



Ministerstvo dopravy



NÁRODNÍ STRATEGIE

bezpečnosti silničního provozu

Informace o plnění v roce 2017

OBSAH

ÚVOD	4
1 PLNĚNÍ STRATEGICKÝCH CÍLŮ	9
1.1 Souhrnné zhodnocení na celostátní úrovni	9
1.2 Porovnání se zahraničím	12
1.3 Souhrnné zhodnocení dle krajů	15
1.3.1 Porovnání vývoje	15
1.3.2 Porovnání celkové úrovně bezpečnosti	17
1.4 Zhodnocení dle druhů komunikací	19
1.4.1 Dopravní výkon a nehodovost	19
1.4.2 Dálnice (včetně bývalých rychlostních komunikací)	21
1.4.3 Silnice I. třídy (bez bývalých rychlostních komunikací)	22
1.4.4 Silnice II. a III. třídy	24
1.4.5 Místní komunikace	28
1.4.6 Síť komunikací hl. m. Prahy (bez dálnic a účelových komunikací)	29
1.5 Zhodnocení ekonomických dopadů	32
2 PLNĚNÍ DÍLČÍCH CÍLŮ	33
2.1 Celá silniční síť	34
2.2 Dálnice (včetně bývalých rychlostních komunikací)	37
2.3 Silnice I. třídy (bez bývalých rychlostních komunikací)	39
2.4 Silnice II. a III. třídy	41
2.5 Místní komunikace	44
2.6 Komunikace na území hl. m. Prahy	47
3 NEPŘÍMÉ UKAZATELE BEZPEČNOSTI	50
3.1 Nepřímé ukazatele pro zjištění účinnosti Revidované NSBSP	50
3.2 Používání bezpečnostních prvků	53
3.2.1 Používání reflexních materiálů na oblečení za snížené viditelnosti	53
3.2.2 Používání bezpečnostní přilby	53
3.2.3 Používání bezpečnostních pásů	54
3.3 Dodržování rychlosti	54
3.3.1 Dodržování nejvyšší dovolené rychlosti	54
3.3.2 Dodržování nejvyšší dovolené rychlosti v extravilánu	55
3.3.3 Dodržování nejvyšší dovolené rychlosti v intravilánu	56
3.4 Denní svícení vozidel	57
3.5 Jízda pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek	58

3.5.1 Jízda pod vlivem alkoholu.....	58
3.5.2 Řízení pod vlivem jiných návykových látek	58
3.6 Používání telefonu	59
3.6.1 Používání telefonu za jízdy.....	59
3.6.3 Psaní SMS při řízení.....	60
3.7 Vazba mezi přímými a nepřímými ukazateli bezpečnosti.....	61
4 Plnění Akčního programu	62
5 ZÁVĚR.....	73
5.1 Plnění strategických cílů	73
5.2 Plnění dílčích cílů	77
5.3 Vyhodnocení nepřímých ukazatelů bezpečnosti	78
5.4 Realizace aktivit Akčního programu.....	78
PŘÍLOHA 1	81
PŘÍLOHA 2.....	81
PŘÍLOHA 3.....	81
PŘÍLOHA 4.....	81
SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK - abecedně.....	82

ÚVOD

Předkládaná informace shrnuje **plnění prvního roku REVIZE A AKTUALIZACE NÁRODNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU 2011-2020 S PLATNOSTÍ OD ROKU 2017** (dále jen Revidovaná NSBSP)¹. Je současně šestým rokem realizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020 (dále jen NSBSP)².

Usnesení vlády ČR č. 160³, kterým se Revidovaná NSBSP schvaluje, vytváří **závazný rámec, který má zajišťovat její plnění**.

V něm se v bodě III. **ukládá**:

1. ministrům dopravy, vnitra, zdravotnictví, obrany, 1. místopředsedovi vlády pro ekonomiku a ministru financí a ministryni školství, mládeže a tělovýchovy zabezpečit realizaci nástrojů uvedených ve Strategii;

2. ministru dopravy

a) koordinovat plnění opatření Strategie,

b) předložit vládě

ba) vždy do 15. června každého kalendářního roku zprávu o vyhodnocení plnění opatření uvedených ve Strategii,

bb) do 15. prosince 2017 návrh na zajištění systémových podmínek pro realizaci revidované Strategie,

3. představitelům krajských úřadů a obecních úřadů s rozšířenou působností **zabezpečit realizaci nástrojů uvedených ve Strategii**;

V bodě IV. pak usnesení vlády ČR č. 160 **doporučuje**:

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

Cílem NSBSP je dosáhnout do roku 2020 v porovnání s rokem 2009 snížení počtu usmrcených na úroveň průměru států EU (tj. cca o 60 %)⁴ a počtu těžce zraněných o 40 %.

¹ V předmětném usnesení vlády ČR je tento dokument označován jako Strategie.

² Schválena usnesením vlády ČR č. 599 dne 10. srpna 2011.

³ Usnesení vlády ČR č. 160 schváleno 27. února 2017.

⁴ Porovnání úrovně nehodovosti se vyjadřuje ukazatelem počtu usmrcených do 30 dnů vztažených na 1 milion obyvatel.

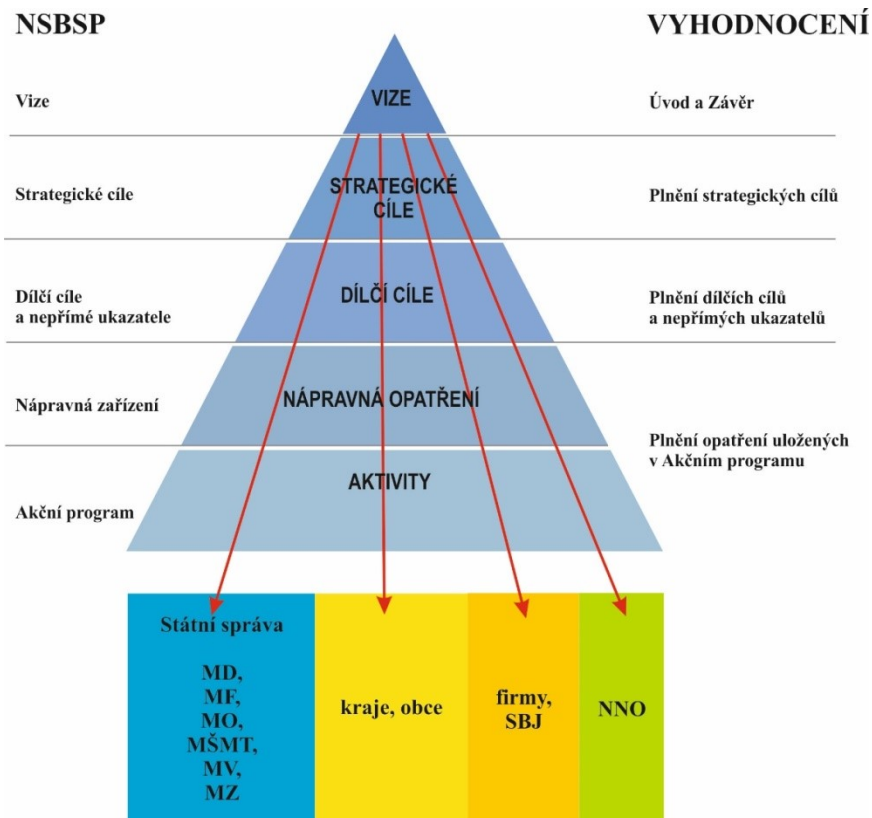
NSBSP je založena na **VIZI 0**, která je zakotvena ve strategických dokumentech bezpečnosti silničního provozu většiny států EU, včetně USA.

Realizace Revidované NSBSP, obdobně jako předchozí NSBSP, a návazně její vyhodnocování je postaveno 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. Je rovněž **provázána s odpovědností vlastníků** komunikací, resp. organizací pověřených výkonem vlastnických práv, kterými jsou:

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

Plnění strategických i dílčích cílů a hodnocení vývoje nehodovosti, které je založeno na minimalizaci **přímých ukazatelů nehodovosti** (počtu usmrcených a těžce zraněných osob a ekvivalentu závažnosti nehod) a důsledně členěno dle vlastníků komunikací, pak jednoznačně ukazuje, jak se opatření Revidované NSBSP na jednotlivých druzích komunikací projevila. Do realizace Revidované NSBSP jsou zapojeny i ostatní subjekty s působností v silniční dopravě a nevládní neziskové organizace, které mohou svou činností bezpečnost silničního provozu ovlivnit.

Provázanost mezi věcným obsahem Revidované NSBSP a vyhodnocením jejího plnění je znázorněna na Obr. 1.



Zdroj: CDV

Obr. 1: Struktura Revidované NSBSP na roky 2011-2020

Vyhodnocení plnění NSBSP je zajištěno:

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

Tyto tři úrovně mají poskytnout komplexní a objektivní zhodnocení aktuálního vývoje nehodovosti. Absence kterékoliv z nich může 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 kapitole 1 a 2 a Příloze 1 a 2. Kvantifikují plnění strategických a dílčích cílů v minimalizaci počtu usmrcených a těžce zraněných osob a ekvivalentu závažnosti nehod v souhrnném i regionálním měřítku (pod stanovené hodnoty) a dávají základní informaci o aktuálním stavu nehodovosti. Nemusí však v kratším časovém období dát přesnou informaci o nastoupeném trendu vývoje, poněvadž jsou také ovlivněny specifickými okolnostmi v silničním provozu v daném roce.

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**⁵ uvedené v kapitole 3 a Příloze 3.

K tomu, zda mají změny v silničním provozu souvislost s realizovanými bezpečnostními opatřeními, je třeba alespoň orientačně znát rozsah jejich realizace ve vazbě na jejich specifikaci v Akčním programu. Podrobné shrnutí dle odpovědí získaných od subjektů odpovědných za jejich realizace je uvedeno v kapitole 4 a Příloze 4. **Zhodnocení plnění konkrétních opatření, uvedených v Akčním programu**, má dále i důležitý informativní charakter poskytující výpověď o tom, jak jednotlivé zodpovědné subjekty naplnily povinnosti a doporučení daná výše uvedeným usnesením vlády ČR.

Provést revizi původní NSBSP a její aktualizaci rozhodlo Ministerstvo dopravy na začátku roku 2016 v návaznosti na nepříznivý vývoj závažných následků nehod v letech 2014 a 2015. Zpracováním návrhu bylo pověřeno Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. (dále jen CDV), které zpracovalo i předchozí strategické dokumenty. Na základě podrobné a věcné analýzy okolností nehod, jejich příčin a zahraničních zkušeností byla dosavadní strategie komplexně přehodnocena jak po stránce věcné, tak i z hlediska systémového přístupu. Návrh nového dokumentu byl konzultován s odbornou veřejností a dotčenými resortními i mimoresortními orgány, po zapracování připomínek předložen ministrem dopravy vládě, která jej schválila dne 27. února 2017 svým usnesením č. 160 o Revizi a aktualizaci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 až 2020 s platností od roku 2017.

V roce 2017 bylo dosaženo snížení závažných následků nehod ve všech sledovaných kategoriích. Počet usmrcených (do 24 h) se oproti roku 2016 snížil o 43 osob (7,9 %). Snížení počtu usmrcených do 30 dnů již bylo nižší a činilo jen 34 osob (5,6 %). Počet těžce zraněných se snížil nejvýrazněji - o 241 osob (9,3 %).

I když se jedná historicky o nejnižší počty, nebylo dosaženo stanoveného cíle Revidované NSBSP - snížení nejzávažnějších - smrtelných následků nehod. K dosažení stanoveného limitu snížení chybělo 17,6 % - oproti předpokladu zemřelo tedy v roce 2017 o 75 osob více. Zdánlivě příznivý výsledek u počtu těžce zraněných (podlimitní hodnota) pak ještě sám o sobě neznamena, že realizovaná

⁵ V angličtině se pro nepřímé ukazatele používá termín „performance indicators“ – provozní parametry, který výstižněji charakterizuje jejich podstatu.

bezpečnostní opatření byla dostatečně účinná nebo byla uplatněna v dostatečném rozsahu. Snížení počtu těžce zraněných se mohlo projevit v současném zvýšení počtu usmrcených, což je nežádoucí jev.

Předložené vyhodnocení plnění Revidované NSBSP za rok 2017 je zpracováno ve smyslu požadavků zadavatele a z důvodu srovnatelnosti výsledků koresponduje s metodickým postupem použitým v předchozích letech. V dokumentu jsou použity následující zdroje dat:

- nehodová data ČR - ŘSDP PP ČR
- mezinárodní nehodová data - IRTAD (mezinárodní databáze silniční dopravní nehodovosti) a databáze nehod EU CARE
- délky a výkony pozemních komunikací - ŘSD ČR.

1 PLNĚNÍ STRATEGICKÝCH CÍLŮ

1.1 Souhrnné zhodnocení na celostátní úrovni

Hlavním cílem Revidované NSBSP je dosažení bezpečnější funkce dopravního systému. Srovnávacím parametrem, ke kterému by se úroveň bezpečnosti na našich silnicích měla během realizace Revidované NSBSP ubírat, zůstává průměr států EU, kterého by Česká republika měla dosáhnout v roce 2020. Revidovaná NSBSP ponechala v platnosti oba hlavní strategické cíle redukce závažných následků nehod stanovené již v předchozí NSBSP:

a) oproti výchozímu roku 2009 snížit počet usmrcených v silničním provozu do roku 2020 o 60 % - tj. na 333 osob do 24 hodin od nehody.



b) oproti výchozímu roku 2009 snížit počet těžce zraněných v silničním provozu do roku 2020 o 40 % - tj. na 2 122 osob.

Dosažené výsledky v roce 2017 a jejich porovnání je shrnuto v Tab. 1. Kompletní data za hodnocené období 2009-2017 jsou dokumentována v Příloze 1, Tab. 1-1.

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	832	545	502	-43	-7,9 %	427	75	17,6 %	333
usmrceno do 30 dnů	901	611	577	-34	-5,6 %	463	114	24,6 %	360
těžce zraněno	3536	2580	2339	-241	-9,3 %	2439	-100	-4,1 %	2122
ekvivalent závažnosti nehod	1716	1190	1087	-103	-8,7 %	1037	50	4,8 %	864

Tab. 1: Vývoj závažných následků nehod v letech 2009–2017

Pozn. Barevnou výplní je ilustrován stav splnění vůči srovnávanému roku. Tento typ tabulek je využíván v rámci celého dokumentu.

 sníženi / lepší než předpoklad  beze změny / odpovídá předpokladu ± 3 %  zvýšení / horší než předpoklad

Srovnávací období vychází z roku 2009⁶, ke kterému jsou vztaženy strategické cíle. V posledním sloupci jsou pak dokumentovány předpoklady pro cílový rok 2020. V Tab. 1 je uveden i počet zemřelých do 30 dnů, který je celosvětově přijatým standardem pro

⁶ Jedná se o výchozí rok pro NSBSP (platí i pro všechny následující tabulky).

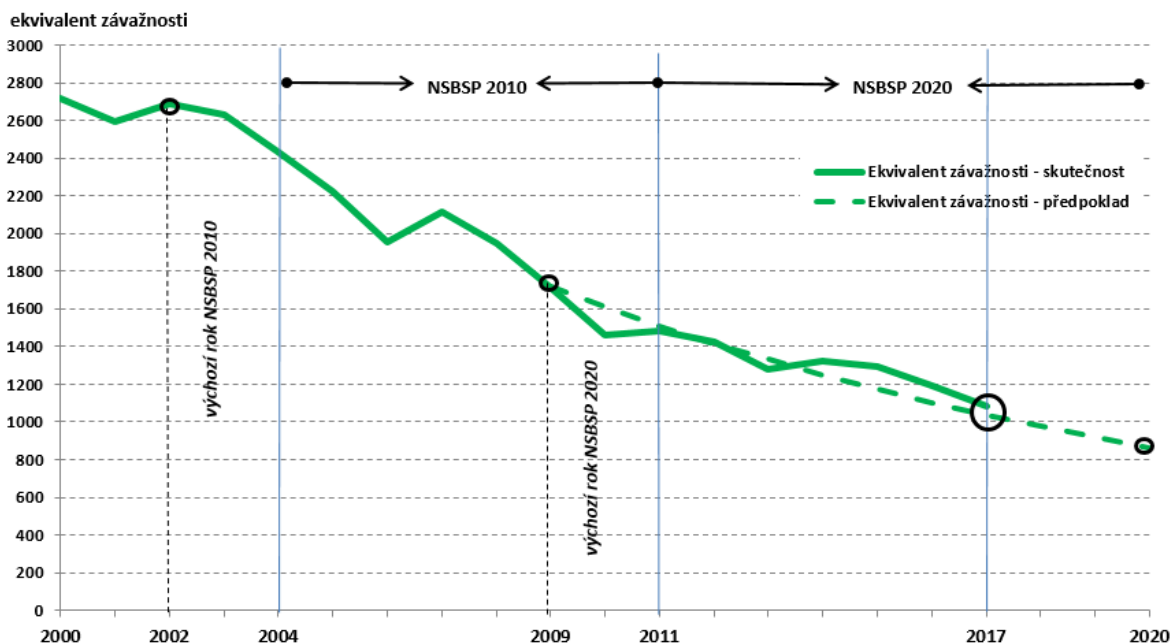
základní mezinárodní porovnání nehodovosti mezi jednotlivými státy⁷. Současně je tato hodnota používána pro výpočet celospolečenských ztrát způsobených nehodovostí v silničním provozu⁸. Tab. 1 obsahuje kromě počtu usmrcených a těžce zraněných osob také ekvivalent závažnosti následků nehod⁹ (dále jen ekvivalent závažnosti), který byl poprvé zaveden v roce 2013 pro lepší demonstraci celkového trendu směřování vývoje. Ekvivalent závažnosti má svůj zásadní význam zejména u plnění dílčích cílů, kde samotné počty usmrcených jsou nízké a nelze tak dostatečně posoudit dosažené změny.

První porovnání výsledků roku 2017 je provedeno s předchozím rokem 2016 a je velmi pozitivní. Ve všech ukazatelích bylo dosaženo jednoznačného snížení, zejména počtu těžce zraněných osob. Opačnou skutečnost však poskytuje druhé porovnání, které srovnává počty s hodnotami předpokládanými pro rok 2017. Alarmující je nedostatečné snížení počtu usmrcených, které markantně zaostává za stanoveným předpokladem (u usmrcených do 30 dnů prakticky o pětinu). Zdánlivě uspokojivá je redukce počtu těžce zraněných osob, která je dokonce lepší než stanovený předpoklad. Příznivý výsledek poklesu počtu těžce zraněných však jen částečně zmírnil celkový zaostávající trend vyjádřený ekvivalentem závažnosti (Obr. 2).

⁷ *Illustrated Glossary for Transport Statistics. UNECE, ITF and Eurostat. 4th Edition, 2009.*

⁸ *V roce 2016 byly hodnoty ztrát z dopravní nehodovosti zpřesněny Českou kanceláří pojistitelů. Stávající „Metodika výpočtu“ je aktualizována a bude certifikována v dubnu 2017.*

⁹ *Vypočten jako součet usmrcených osob a jedné čtvrtiny těžce zraněných osob. Dělitel 4 byl získán zaokrouhlením průměru poměrů počtu těžce zraněných a usmrcených osob v období 2001-2013.*



Obr. 2 Porovnání dosavadního a očekávaného vývoje ekvivalentu závažnosti do roku 2020

Reálný vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v porovnání s předpokládaným je dokumentován v Příloze 1, Obr. 1-1.

Z toho vyplývá zásadní skutečnost - nedostatečná účinnost použitých bezpečnostních opatření, která neumožnila zabránit smrtelným následkům nehod. Rovněž vyplývá, že účinných opatření nebylo realizováno dostatek.

Přetrvávající zaostávání za předpokládaným vývojem potvrzuje i následná Tab. 2, která dokumentuje, jaké snížení závažných následků bylo skutečně v roce 2017 dosaženo ve srovnání s předpokládaným snížením oproti výchozímu roku 2009.

	2017/2009	2017 předpoklad/2009
usmrceno do 24 h	-39,7 %	-48,7 %
usmrceno do 30 dnů	-36,0 %	-48,6 %
těžce zraněno	-33,9 %	-31,0 %
ekvivalent závažnosti nehod	-36,7 %	-39,6 %

Tab. 2: Porovnání skutečného a předpokládaného snížení závažných následků nehod v roce 2017

Úspěšné snížení počtu zraněných příznivě ovlivnilo i celkový deficit vyjádřený ekvivalentem závažnosti, který v souhrnu zaostal jen o 4,8 % za předpokladem. Zde je však třeba opětovně upozornit na výrazně zaostávající snížení počtu zemřelých, a to zejména do 30 dnů, které má svůj zásadní význam v mezinárodním porovnání

a v dosažení klíčového strategického cíle evropského průměru smrtelných následků nehod.

Toto zaostávání znamená tragickou realitu zbytečně zmařených lidských životů. Z grafů dokumentovaných v Příloze 1, Obr. 1-3 a Obr. 1-4 vyplývá, že:

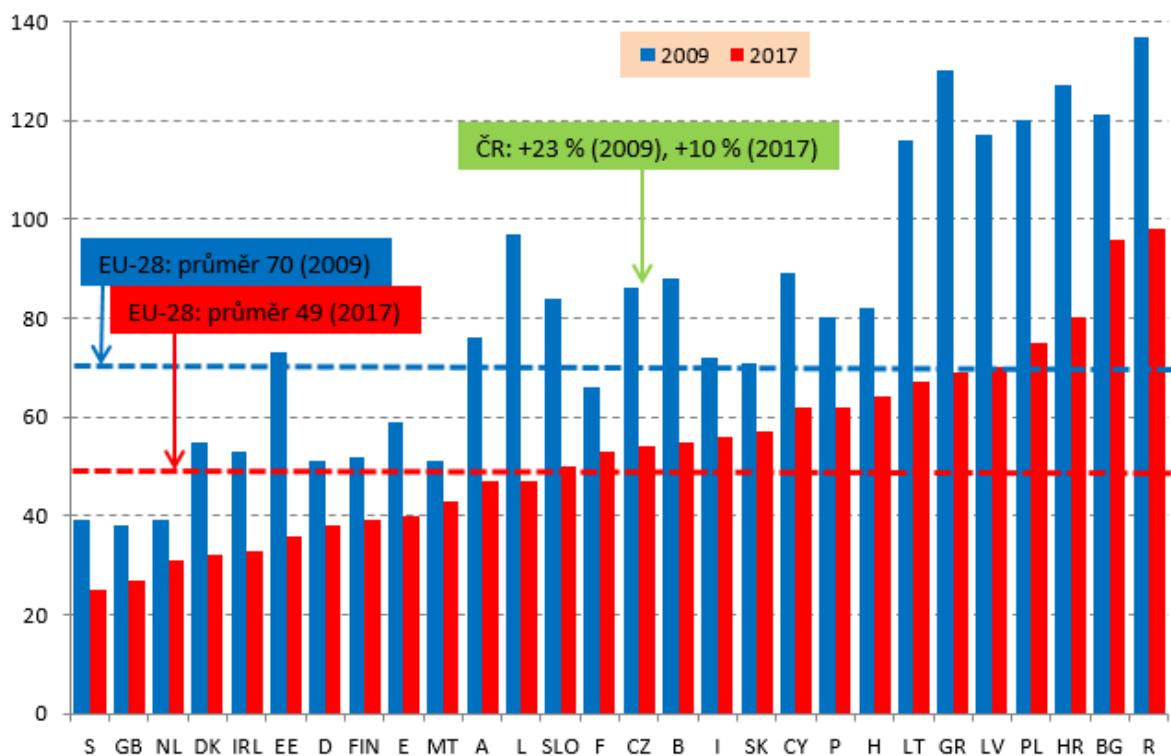
**oproti stanoveným předpokladům realizace NSBSP
zemřelo na našich silnicích v letech 2012-2017
o 410 osob více do 24 h po nehodě a navíc
ještě o 145 osob více do 30 dnů po nehodě.**

1.2 Porovnání se zahraničím

Porovnání úrovně bezpečnosti silničního provozu v ČR s vývojem v zemích EU poskytuje objektivní informaci o stavu péče o bezpečnost občanů na silnicích a o pokroku, kterého bylo dosaženo. Současně také ukazuje, jak se přibližujeme strategickému cíli, dosáhnout do roku 2020 úrovně průměru zemí EU.

Souhrnný pohled na dlouhodobý vývoj smrtelných následků nehod¹⁰ v ČR a v zemích EU je dokumentován v následném Obr. 3.

¹⁰ V souladu s mezinárodním standardem jsou porovnávány počty zemřelých do 30 dnů po nehodě



Zdroj: European Commission

Obr. 3: Porovnání vývoje počtu usmrcených na 1 mil. obyvatel v státech EU v roce 2009 a 2017

Dle výsledků zveřejněných Evropskou komisí 10. 4. 2018 poklesl souhrnně počet usmrcených v EU v roce 2017 oproti předchozímu roku o 2 %. V ČR byl pokles příznivější a dosáhl 6 %. Tento relativně příznivý výsledek však oslabuje skutečnost, že v některých zemích (viz Příloha 1, Obr. 1-6), kde byla v předchozích letech úroveň bezpečnosti stejná nebo horší než v ČR, se dosáhlo vyššího poklesu (Lotyšsko -14 %, Řecko -10 %, Slovinsko -20,0 %, Estonsko -32 %!!). Faktem je, že ČR v roce 2017 stále ještě zaostává za průměrem zemí EU o 10 %). Má-li se ČR dostat v roce 2020 na průměr zemí EU, musí být její pokles v následujících letech mnohem **výraznější**.

Z porovnání vývoje úrovně bezpečnosti ve „starých“ a „nových“ státech EU (viz Příloha 1, Obr. 1-6) sice vyplývá jejich postupné přibližování, ale stále platí, že úroveň nehodovosti je ve vyspělých státech téměř poloviční v porovnání se středoevropskými státy, včetně ČR.

Ostatní porovnání jsou podrobně uvedeny v Příloze 1, kap. 1.2.

V roce 2017 se ČR s počtem 54 usmrcených osob na 1 mil. obyvatel v pořadí zemí EU posunula na 15. místo. V roce 2009 byla ČR na 18. místě. Tato pořadí však stále znamená pouze stagnaci oproti roku 2001, což je stále nedostatečné pro ambici ČR dostat se mezi přední státy EU na poli bezpečnosti.

Je zásadní výzvou, aby zvrát v redukci smrtelných následků, kterého bylo v ČR v roce 2016 a 2017 dosaženo, měl dlouhodobý charakter. Nástroje k tomu byly připraveny v Revidované NSBSP.

**JE TŘEBA ZDŮRAZNIT, ŽE V ROCE 2017 BYLO V ČR DOSAŽENO
ÚROVNĚ NEHODOVOSTI DOSAŽENÉ VE ŠVÉDSKU A V NIZOZEMSKU
JIŽ PŘED 15 LETY!**

1.3 Souhrnné zhodnocení dle krajů

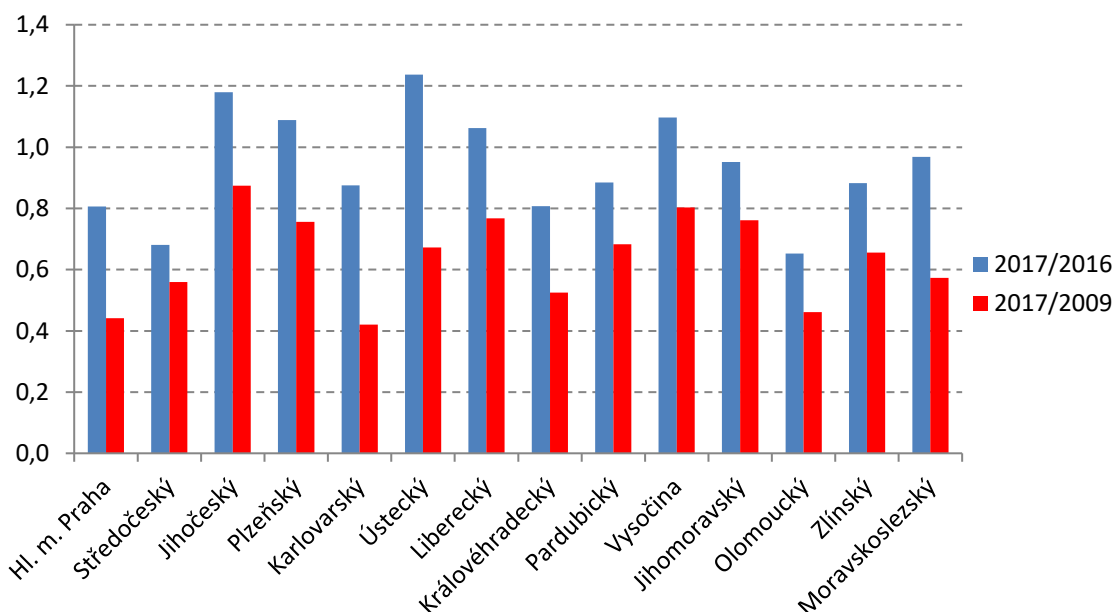
1.3.1 Porovnání vývoje

Výstižný obraz o úrovni nehodovosti a vývoji jejich závažných následků v jednotlivých krajích poskytuje posouzení závažnosti nehod na celé silniční síti kraje bez ohledu na druh komunikace (tj. dálnicích, silnicích I., II. a III. třídy i místních komunikacích). Kvůli přehlednosti je zde uveden pouze ukazatel závažnosti nehod. Tento ekvivalent nejobektivněji vypovídá o dosaženém pokroku ve snížení závažných následků nehod a tím v podstatě i o úsilí jednotlivých krajů v této oblasti.

Podrobné zhodnocení vývoje dle počtu usmrcených a těžce zraněných je dokumentováno v Příloze 1, kap. 1.3.

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
Hl. m. Praha	127	70	56	-14	-19,4 %	81	-25	-30,7 %	68
Středočeský	263	216	147	-69	-31,9 %	160	-13	-7,8 %	134
Jihočeský	133	99	117	18	18,0 %	79	38	47,9 %	66
Plzeňský	98	68	74	6	8,9 %	56	18	31,1 %	46
Karlovarský	63	30	26	-4	-12,5 %	37	-11	-28,6 %	31
Ústecký	144	78	97	19	23,7 %	86	10	11,9 %	72
Liberecký	61	44	47	3	6,2 %	38	9	23,7 %	32
Královéhradecký	112	73	59	-14	-19,2 %	68	-9	-13,3 %	57
Pardubický	95	74	65	-9	-11,6 %	57	8	13,5 %	48
Vysočina	81	60	65	6	9,7 %	50	16	31,8 %	42
Jihomoravský	156	125	119	-6	-4,8 %	94	25	26,6 %	77
Olomoucký	111	79	51	-27	-34,7 %	68	-16	-24,1 %	56
Zlínský	100	75	66	-9	-11,7 %	62	4	6,9 %	51
Moravskoslezský	172	102	99	-3	-3,2 %	103	-4	-3,9 %	85
celkem	1716	1190	1087	-103	-8,7 %	1037	50	4,8 %	864

Tab. 3: Vývoj ekvivalentu závažnosti nehod v krajích v letech 2009–2017



Obr. 4: Dosažené snížení ekvivalentu závažnosti nehod v roce 2017 v porovnání s roky 2016 a 2009 v krajích

V porovnání s rokem 2016 došlo v celostátním měřítku k poklesu ekvivalentu závažnosti nehod o 8,7 %.

Nejvýraznějšího snížení ekvivalentu závažnosti nehod se podařilo dosáhnout v krajích:

- Olomouckém (-34,7 %),
- Středočeském (-31,9 %),
- hl. m. Praha (-19,4 %) a
- Královéhradeckém (-19,2 %).

Naopak k nejvyššímu nárůstu došlo v krajích:

- Ústeckém (+23,7 %),
- Jihočeském (+18,0 %) a
- Vysočina (+9,7 %).

Celkový vývoj charakterizuje porovnání s rokem 2009 jako výchozím rokem pro nastavení strategických cílů NSBSP.

V celostátním měřítku došlo k poklesu ekvivalentu závažnosti nehod o 36,7 %.

Nejlépších výsledků bylo dosaženo v krajích:

- Karlovarském (-58,0 %),
- hl. m. Praha (-55,8 %),
- Olomouckém (-53,9 %) a
- Královéhradeckém (-47,5 %).

Zhoršení nevykazuje žádný kraj, nejmenší pokles za dané období vykazuje:

- kraj Jihočeský (-12,6 %) a
- Vysočina (-19,7 %).

Klíčové je porovnání dosaženého stavu s předpokladem pro rok 2017, kdy v celostátním měřítku chybělo k naplnění předpokladu 4,8 %.

Předpoklad byl naplněn nejlépe v hl. m. Praha, dále v kraji Karlovarském, Olomouckém, Královéhradeckém, Středočeském a Moravskoslezském.

Nejvíce zaostává kraj Jihočeský, Vysočina a Plzeňský.

1.3.2 Porovnání celkové úrovně bezpečnosti

Na předchozí porovnání navazuje **porovnání celkové úrovně bezpečnosti jednotlivých krajů dosažené v roce 2017** na celé síti silničních komunikací na území příslušného kraje (tj. dálnic, silnic I., II. a III. třídy i místních komunikacích) s ohledem na jejich specifické podmínky. Ty zohledňují jejich různorodé základní demograficko - ekonomické a dopravní charakteristiky krajů a to ve vazbě na:

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

Obdobně jako v předchozí kapitole je použit ekvivalent závažnosti nehod.

Pro každý z uvedených ukazatelů bylo sestaveno pořadí krajů a součet jejich pořadí v jednotlivých parametrech určil pořadí celkové, tj. které kraje se při zohlednění uvedených specifik jeví jako nejbezpečnější. Vzhledem k naprosto odlišným podmínkám hl. m. Prahy není toto město do porovnání zahrnuto.

Následující tabulka hodnotí stav v roce 2017.

kraj	ukazatel/km ²		ukazatel/obyv.		ukazatel/km		ukazatel/OA		ukazatel/v km		suma	výsledné pořadí
	ukaz.	poř.	ukaz.	poř.	ukaz.	poř.	ukaz.	poř.	ukaz.	poř.		
Středočeský	13,5	7	110	7	15,9	6	212	5	20,7	2	27	4
Jihočeský	11,6	5	182	13	19,1	8	343	13	34,6	13	52	11-13
Plzeňský	9,6	3	127	11	14,7	3	233	8	30,2	11	36	6-7
Karlovarský	7,9	1	88	3	13,0	1	179	1	21,1	3	9	1
Ústecký	18,1	12	117	9	23,3	10	249	9	34,3	12	52	11-13
Liberecký	14,9	9	107	6	19,5	9	220	7	26,5	6	37	8
Královéhradecký	12,3	6	107	5	15,7	5	210	4	22,9	4	24	3
Pardubický	14,4	8	126	10	18,2	7	257	11	27,6	7	43	10
Vysočina	9,6	2	128	12	13,1	2	260	12	28,2	8	36	6-7
Jihomoravský	16,6	10	101	4	27,7	11	216	6	29,2	9	40	9
Olomoucký	9,7	4	81	1	14,8	4	185	2	17,4	1	12	2
Zlínský	16,6	11	113	8	31,2	13	254	10	30,1	10	52	11-13
Moravskoslezský	18,1	13	81	2	29,3	12	192	3	24,8	5	35	5
celkem	13,9		117		19,9		243		27,8			

Tab. 4 Pořadí úrovně bezpečnosti krajů dle ekvivalentu závažnosti nehod vztaženého na vybrané základní demograficko-ekonomicko-dopravní charakteristiky v roce 2017

Na základě tohoto porovnání byl v roce 2017 jako nejbezpečnější vyhodnocen kraj Karlovarský, Olomoucký a Královéhradecký. Královéhradecký.

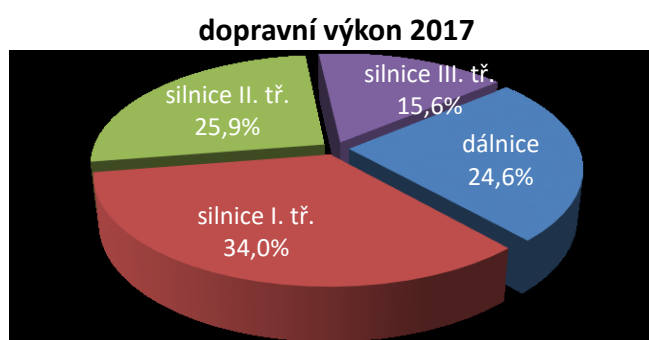
Naopak jako nejnebezpečnější byl vyhodnocen kraj Jihočeský, Ústecký a Zlínský.

V roce 2017 ve srovnání s rokem 2011 (viz Příloha 1, kap. 1.3.2) došlo v tomto pořadí k několika změnám. Karlovarský kraj se dostal na první příčku díky meziročnímu poklesu v kategorii usmrcených. Druhé místo patří Olomouckému a třetí Královéhradeckému kraji. Plzeňský kraj se z původního prvního místa posunul na 6-7 příčku, což lze přisuzovat nejen mírnému snížení úrovně bezpečnosti v Plzeňském kraji, ale zejména výraznému zvýšení bezpečnosti v krajích, které se umístily na lepší pozici. Příznivý vývoj se projevil zejména v kraji Královéhradeckém (posun z 13. místa na 3.) a také Moravskoslezském (z 8. místa na 5.). Jako nejnebezpečnější jsou dle tohoto porovnání kraje Jihočeský, Ústecký a Zlínský. Rapidní propad lze sledovat u Libereckého kraje, který se dostal z 2. místa až na 8. místo.

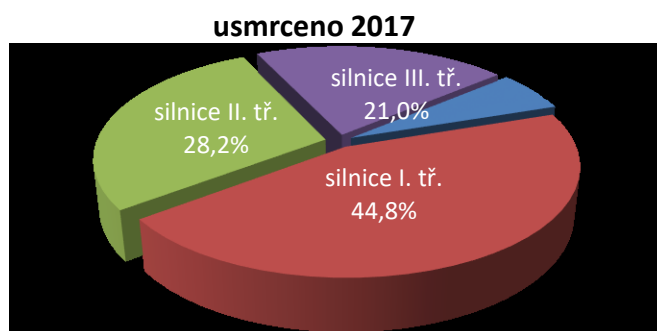
1.4 Zhodnocení dle druhů komunikací

1.4.1 Dopravní výkon a nehodovost

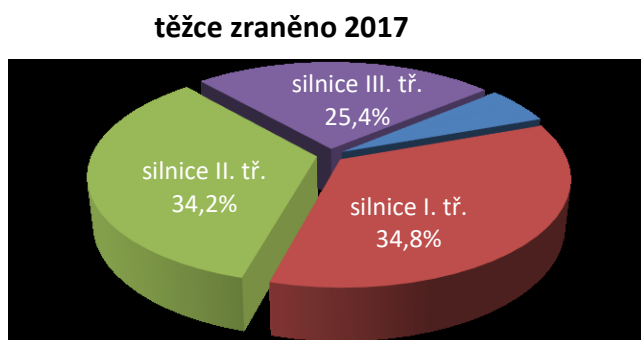
Pro objektivní posouzení bezpečnosti jednotlivých druhů komunikací je třeba údaje o nehodovosti propojit s dopravním výkonem, které přenáší. Vzhledem k tomu, že v ČR je dopravní výkon odvozován ze sčítání dopravy, které je k dispozici pouze pro dálnice a silnice I., II. a III. třídy, jsou následná hodnocení omezena na tyto 4 kategorie komunikací. Pro místní komunikace a komunikace na území hlavního města Prahy nejsou obdobné celkové údaje o dopravním výkonu dostupné. Náznorný přehled o distribuci závažných následků nehod a dopravního výkonu poskytují následující grafy.



Obr. 5 Podíl dopravního výkonu na dálnicích a silnicích I., II. a III. třídy v roce 2017

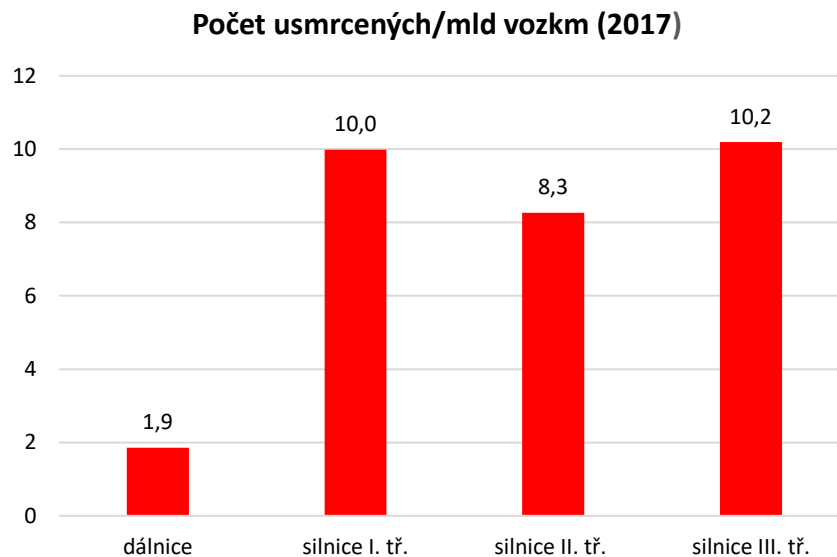


Obr. 6 Podíl počtu usmrcených na dálnicích a silnicích I., II. a III. třídy v roce 2017

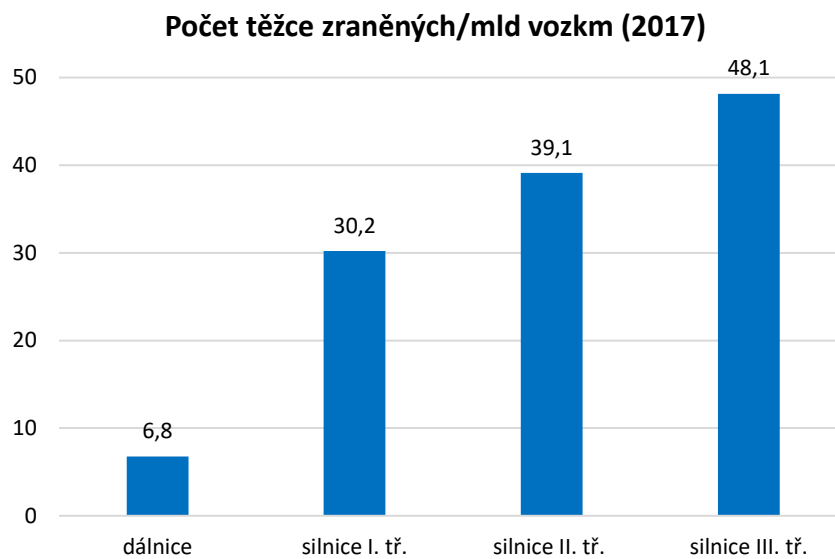


Obr. 7: Podíl těžce zraněných na dálnicích a silnicích I., II. a III. třídy v roce 2017

Komunikace ve vlastnictví státu (dálnice a silnice I. třídy) přenášejí 58,6 % dopravního výkonu, na počtu usmrcených se podílejí jen 50,8 % a na počtu těžce zraněných dokonce pouhých 40,4 %.



Obr. 8: Počet usmrcených/mld. vozokm dle druhů komunikací



Obr. 9: Počet těžce zraněných/mld. vozokm dle druhů komunikací

Z porovnání závažných následků nehod vztažených na dopravní výkon jednoznačně vyplývá vysoký bezpečnostní standard, který dálnice poskytují svým uživatelům. Zhruba 5x horší bezpečnost poskytují silnice I. třídy. Nejhorší je situace na silnicích III. třídy.

Kromě základního porovnání souhrnných počtů byla provedena podrobnější analýza vybraných okolností nehod dle druhu komunikací. Zaměřila se na jejich charakteristiky ve výchozím roce 2009 a v roce 2017, které byly porovnány i s výsledky loňského roku. Tyto rozborů jsou uvedeny v Příloze 1, kap. 1.4.2 - 1.4.6.

1.4.2 Dálnice (včetně bývalých rychlostních komunikací)

K 1. 7. 2017 byla délka dálnic 1 232 km.¹¹ V roce 2017 přenášely 24,6 % z celkového dopravního výkonu a připadlo na nich 1,9 usmrcených osob a 6,8 těžce zraněných osob na 1 mld. ujetých vozokm.

Je důležité podtrhnout, že délka dálnic (včetně bývalých rychlostních komunikací) vzrostla od roku 2009 z 1 099 km o 12,8 % do roku 2017. Dopravní výkon se zvýšil o 25,3 %.

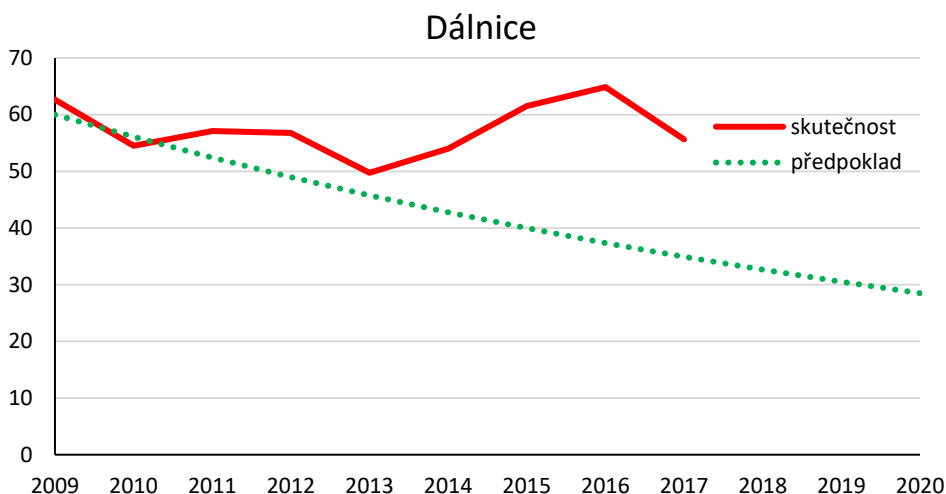
Vývoj vážných následků nehod na dálnicích zaznamenal v roce 2017 snížení počtu usmrcených i ekvivalentu závažnosti nehod. Předpoklady Revidované NSBSP pro rok 2017 však nebyly dosaženy ani u jednoho ukazatele a dosažené výsledky za nimi výrazně zaostávají.

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	36	42	25	-17	-40,5 %	18	7	38,9 %	14
těžce zraněno	96	86	91	5	5,8 %	66	25	37,9 %	58
ekvivalent závažnosti nehod	60	64	48	-16	-24,8 %	35	13	38,4 %	29

Tab. 5: Vývoj závažných následků nehod v letech 2009–2020 na dálnicích (včetně bývalých rychlostních komunikací)

Reálný vývoj následků nehodovosti ve srovnání s předpokládanými hodnotami na základě NSBSP znázorňuje následující graf, založený na dvouletých klouzavých průměrech. Z něj vyplývá výrazné zaostávání za předpokládaným vývojem.

¹¹ Zdroj: <http://www.rsd.cz>: Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR, stav k 1. 7. 2017



Obr. 10: Předpokládaný a skutečný vývoj ekvivalentu závažnosti nehod na dálnicích

Dominujícím druhem nehody je na dálnicích dlouhodobě srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem zezadu. Těchto srážek se stává nejvíce za neztížených povětrnostních podmínek.

Podrobný rozbor charakteristik nehod na dálnicích je uvedený v Příloze 1, kap. 1.4.2.

1.4.3 Silnice I. třídy (bez bývalých rychlostních komunikací)

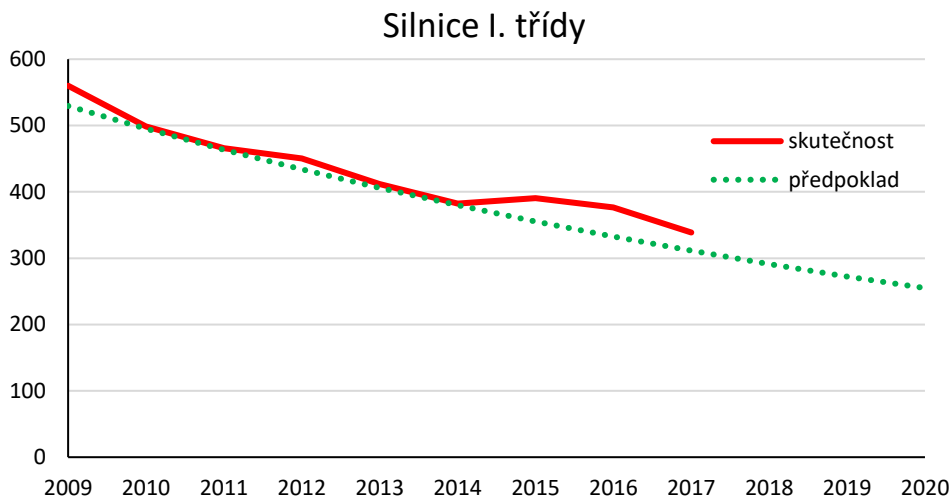
K 1. 7. 2017 byla délka silnic I. třídy 5 832 km. V roce 2017 přenášely 34,0 % z celkového dopravního výkonu, jsou tedy stále nejvýznamnější součástí silniční sítě. V roce 2017 na ně připadlo 10,0 usmrcených osob a 30,2 těžce zraněných osob na 1 mlrd. ujetých vozokm. Délka silnic I. třídy (bez bývalých rychlostních komunikací) se od roku 2009 nezměnila. Dopravní výkon se zvýšil o 16 %.

Na silnicích I. třídy došlo v roce 2017 k poklesu počtu usmrcených (poloviční ve srovnání s celostátním průměrem), těžce zraněných i ekvivalentu závažnosti nehod (obdobný jako celostátní průměr). Předpoklady Revidované NSBSP pro rok 2017 jsou naplněny pouze pro těžce zraněné, počet usmrcených i ekvivalent závažnosti nehod splněn nebyl.

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	313	193	186	-7	-3,6 %	161	25	15,5 %	125
těžce zraněno	866	631	563	-68	-10,8 %	597	-34	-5,7 %	520
ekvivalent závažnosti nehod	530	351	327	-24	-6,8 %	310	17	5,3 %	255

Tab. 6: Vývoj závažných následků nehod v letech 2009–2020 na silnicích I. třídy (bez bývalých rychlostních komunikací)

Reálný vývoj následků nehodovosti ve srovnání s předpokládanými hodnotami na základě NSBSP znázorňuje následující graf, založený na dvouletých klouzavých průměrech. Ukazuje na výraznější zhoršení v roce 2015, které se zatím nedaří vyrovnat.



Obr. 11: Předpokládaný a skutečný vývoj ekvivalentu závažnosti nehod na silnicích I. třídy

Z rozboru dopravních nehod vyplynulo, že v intravilánu je způsobeno méně závažných následků než v extravilánu a z dlouhodobého pohledu, v porovnání s výchozím rokem 2009, klesají závažné následky v intravilánu rychleji a v roce 2017 již činily jen 20 %. Přitom závažné následky nehod na extravilánových úsecích v roce 2017 narostly.

Dominujícím druhem nehody v intravilánu jsou srážky s chodcem (42 %) a jedoucím nekolejovým vozidlem (46 %). Srážky s chodcem se v intravilánu stávají častěji mimo křižovatku, přitom viditelnost nehraje významnou roli.

Na komunikacích I. třídy v extravilánu dochází nejčastěji ke srážce s jedoucím vozidlem, na druhém místě je srážka s pevnou překážkou a jako třetí je srážka s chodcem. Avšak naprosto dominující je v extravilánu srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem (73 %). Z hlediska příčin těchto nehod se jedná z poloviny o nesprávný způsob jízdy, nepřiměřenou rychlost (19 %) a nedání přednosti v jízdě (20 %), což jsou všechno příčiny, kterých se lze vyvarovat ohleduplným chováním řidičů vůči sobě. Druhým nejčastějším druhem nehody je srážka s pevnou překážkou (16 %) a více jak polovina z nich je se stromem (60 %).

U chodců v extravilánu k nehodám s vážnými následky dochází nejčastěji mimo křižovatky (90 %) a za snížené viditelnosti (85 %).

Podrobný rozbor druhů nehod na silnicích I. třídy je uveden v Příloze 1, kap. 1.4.3.

1.4.4 Silnice II. a III. třídy

Silnice II. a III. třídy celkem

K 1. 7. 2017 činila délka silnic II. a III. třídy 48 706 km. Silnice II. a III. třídy souhrnně přenášely v roce 2017 41,4 % z celkového dopravního výkonu. Připadlo na nich 9,0 usmrcených osob a 42,8 těžce zraněných osob na 1 mld. ujetých vozokm. Z toho na silnicích II. třídy připadlo 8,3 usmrcených osob a 39,4 těžce zraněných osob na 1 mld. ujetých vozokm. Na silnicích III. třídy připadlo 10,3 usmrcených osob a 48,4 těžce zraněných osob na 1 mld. ujetých vozokm. Silnice III. třídy jsou vzhledem k dopravnímu výkonu stále **nejnebezpečnější částí silniční sítě**.

Souhrnný pohled na vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009-2020 poskytuje následující Tab. 7.

Vývoj vážných následků nehod na silnicích II. a III. třídy zaznamenal celkově v roce 2017 opět mírné zlepšení situace ve všech ukazatelích. Předpoklady Revidované NSBSP pro rok 2017 nebyly dosaženy u počtu usmrcených. Ve všech ukazatelích však vykazují příznivější výsledky než celostátní průměr.

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	349	213	204	-9	-4,2 %	179	25	14,0 %	140
těžce zraněno	1601	1014	965	-49	-4,8 %	1104	-139	-12,6 %	961
ekvivalent závažnosti nehod	749	467	445	-21	-4,6 %	455	-10	-2,1 %	380

Tab. 7 Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na silnicích II. a III. třídy

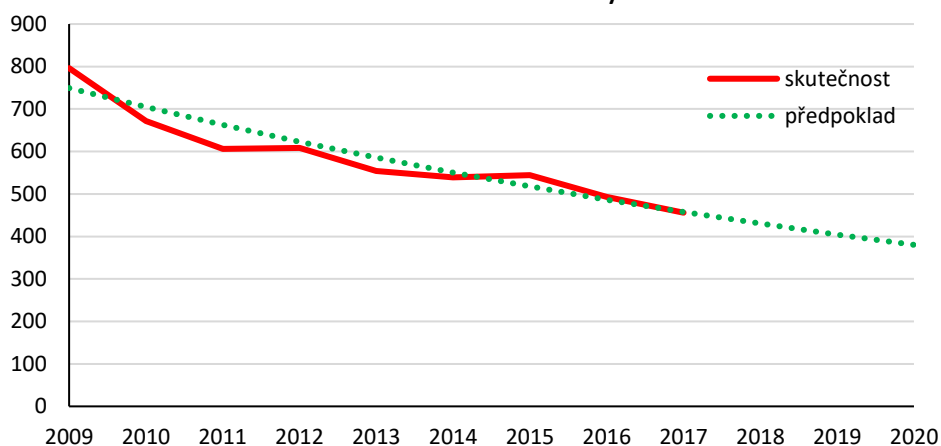
Oproti roku 2009 celostátně na silnicích II. a III. třídy:

- klesl počet usmrcených o 41,5 % (celostátně celá síť o 39,7 %),
- klesl počet těžce zraněných o 39,7 % (celostátně celá síť o 33,9 %),
- klesl ekvivalent závažnosti nehod o 40,6 % (celostátně celá síť o 36,7 %).

Při porovnání s celkovým poklesem na celé síti za stejné období jsou docílené poklesy lepší ve všech hodnotách.

Souhrnný vývoj následků nehodovosti ve srovnání s předpokládanými hodnotami na základě NSBSP znázorňuje následující graf, založený na dvouletých klouzavých průměrech. Potvrzuje naplňování předpokládaného vývoje, je však třeba zdůraznit rozdílnosti v jednotlivých krajích.

Silnice II. a III. třídy



Obr. 12: Předpokládaný a skutečný vývoj ekvivalentu závažnosti nehod na silnicích II. a III. třídy

Z porovnání vyplynulo, že na silnicích II. tříd dochází k závažnějším následkům než na silnicích III. tříd. Na silnicích II. tříd se na nich cca z 30 % podílejí intravilánové úseky, u silnic III. tříd je tento podíl téměř 40 %.

V intravilánu na silnicích II. tříd jsou nejčastější srážky s jedoucím nekolejovým vozidlem, s chodcem a s pevnou překážkou. V intravilánu na silnicích III. tříd je toto schéma obdobné, pouze srážka s chodcem se podílí na závažných následcích méně, než je tomu na silnicích II. tříd.

V extravilánu **na silnicích II. tříd** je s nadpoloviční dominancí hlavním druhem nehody se závažnými následky srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem. Dále je významně zastoupena srážka s pevnou překážkou, ostatní se na závažných následcích podílí marginálně. V extravilánu na silnicích III. tříd je s polovičním podílem hlavním druhem nehody se závažnými následky právě srážka s pevnou překážkou. Dále je to srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem, havárie a chodec se opět na následcích podílí marginálně (cca 3,5 %).

Vývoj závažných následků nehod na silnicích II. a III. třídy se v jednotlivých krajích výrazně liší a je podrobně dokumentován v Příloze 1. Přehledné porovnání vývoje ekvivalentu závažnosti nehod na silnicích II. a III. třídy v jednotlivých krajích, je znázorněno v následujícím komparativním grafu v Obr. 15.¹²

K pozitivnímu vývoji došlo v kraji Středočeském, Plzeňském, Karlovarském, Ústeckém, Libereckém, Královéhradeckém, Olomouckém, Zlínském a Moravskoslezském. Naopak

¹² V grafickém porovnání skutečnosti a předpokládaného vývoje je použito pro větší názornost klouzavého průměru dvou za sebou následujících let, což lépe demonstuje trend vývoje bez ostrých výkyvů změn v jednotlivých letech. Toto shrnutí dává názornou možnost vzájemně porovnat nejen úroveň závažnosti následků nehod, ale současně i její vývoj.

neuspokojivě se zatím vyvíjí situace v kraji Jihočeském, Pardubickém, Vysočina a Jihomoravském.

Při porovnání celostátního vývoje na silnicích II. a III. třídy z hlediska ekvivalentu závažnosti nehod za roky 2009-2017 s vývojem v jednotlivých krajích dosahují nejvýraznějšího snížení:

- **Olomoucký kraj (o 23,0 % lepší než celostátní vývoj),**
- **Karlovarský kraj (o 10,8 % lepší než celostátní vývoj),**
- **Středočeský kraj (o 8,3 % lepší než celostátní vývoj),**
- **Královéhradecký kraj (o 8,3 % lepší než celostátní vývoj),**
- **Zlínský kraj (o 2,4 % lepší než celostátní vývoj),**
- **Ústecký kraj (o 2,0 % lepší než celostátní vývoj),**
- **Plzeňský kraj (o 1,0 % lepší než celostátní vývoj).**

Naopak podprůměrný vývoj z hlediska ekvivalentu závažnosti nehod vykazují kraje:

- **Jihočeský (o 27,4 % horší než celostátní vývoj),**
- **Vysočina (o 18,2 % horší než celostátní vývoj),**
- **Pardubický (o 6,2 % horší než celostátní vývoj),**
- **Moravskoslezský (o 5,7 % horší než celostátní vývoj),**
- **Liberecký (o 5,4 % horší než celostátní vývoj),**
- **Jihomoravský (o 3,9 % horší než celostátní vývoj).**

Uvedená úspěšnost či neúspěšnost úsilí krajů na zlepšení bezpečnosti na komunikacích v jejich vlastnictví ve své podstatě koresponduje se závěry hodnocení celkové úrovně nehodovosti v jednotlivých krajích popsaná v kap. 1.3.



Obr. 13: Komparace předpokládaného a skutečného vývoje ekvivalentu závažnosti nehod na silnicích II. a III. třídy v krajích

Podrobný rozbor nehod souhrnně na silnicích II. a III. třídy je uveden v Příloze 1, kap. 1.4.4.

1.4.5 Místní komunikace

Celková délka sítě místních komunikací není přesně známa, odhaduje se cca 75 tis. km. Informace o dopravním zatížení jsou pouze pro úseky zařazené do celostátního sčítání dopravy, celkové zatížení však nelze odhadnout. Místní komunikace hrají klíčovou roli pro dopravu místního významu, která je tvořena ale také nezanedbatelným podílem nemotorové dopravy.

Na místních komunikacích v roce 2017 došlo obdobně jako v celostátním průměru k poklesu závažných následků ve všech ukazatelích. Předpoklady Revidované NSBSP pro rok 2017 však nebyly dosaženy ani u jednoho ukazatele a dosažené výsledky za nimi výrazně zaostávají.

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	121	89	84	-5	-5,6 %	62	22	35,5 %	48
těžce zraněno	910	805	693	-112	-13,9 %	628	65	10,4 %	546
ekvivalent závažnosti nehod	349	290	257	-33	-11,4 %	219	38	17,5 %	185

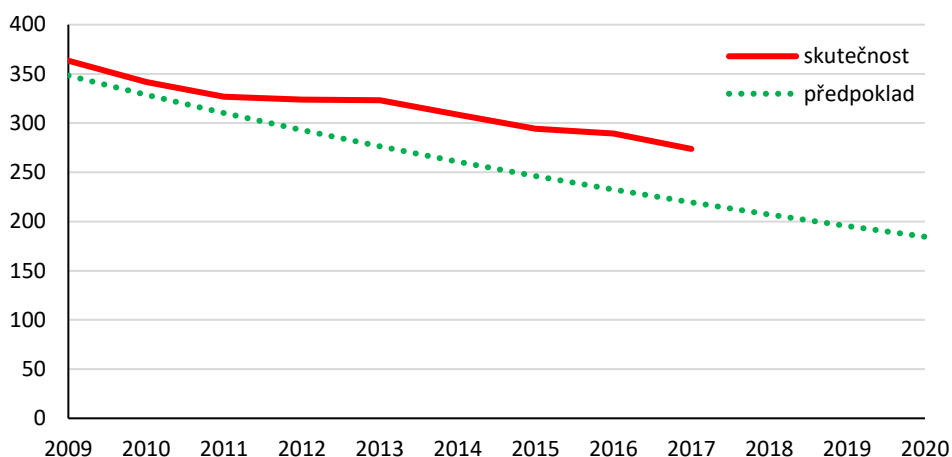
Tab. 8: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na místních komunikacích

Oproti roku 2009 na místních komunikacích:

- klesl počet usmrcených o 30,6 % (celostátně celá síť o 39,7 %),
- klesl počet těžce zraněných o 23,8 % (celostátně celá síť o 33,9 %),
- klesl ekvivalent závažnosti nehod o 26,9 % (celostátně celá síť o 36,7 %).

Reálný vývoj následků nehodovosti ve srovnání s předpokládanými hodnotami na základě NSBSP znázorňuje následující graf, založený na dvouletých klouzavých průměrech. Potvrzuje dlouhodobé zaostávání za předpokládaným vývojem.

Místní komunikace



Obr. 14: Předpokládaný a skutečný vývoj ekvivalentu závažnosti nehod na místních komunikacích

Podrobný rozbor druhů nehod na místních komunikacích je uveden v Příloze 1.4.5. Z tohoto rozboru vyplynulo, že stejně jako v roce 2016, je nejčastější příčinou závažných následků srážka s chodcem (43 %), dále srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem (25 %) a jako na třetím místě je havárie. Ke srážkám s chodcem dochází zejména mimo křižovatky (téměř tři čtvrtiny těchto srážek) a chování chodce je shledáno v polovině případů jako správné a přiměřené, tudíž se jedná o chybu řidiče. Z hlediska chyby na straně chodce figuruje nejčastěji náhlé vstoupení do vozovky z chodníku.

Ke srážkám s jedoucím nekolejovým vozidlem dochází prakticky stejným podílem na křižovatkách i mimo ně. Příčinou nehody je ve většině nedání přednost (55 %) a dále nesprávný způsob jízdy (34 %). Zejména nedání přednosti demonstruje neohleduplné chování řidičů na místních komunikacích. K nehodám dochází v naprosté většině za neztížených povětrnostních a rozhledových podmínek. Nejčastějším druhem překážky při srážce s pevnou překážkou jsou stromy a sloupy.

Podrobný rozbor druhů nehod na místních komunikacích je uveden v Příloze 1, kap. 1.4.5.

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

Nehodovost na území hl. m. Prahy je evidována ve statistikách dopravní nehodovosti bez odlišení kategorie komunikací (pouze bez dálnic a účelových komunikací), které jsou souhrnně hodnoceny jako jedna kategorie.

Na komunikacích hl. m. Prahy v roce 2017 ve srovnání s rokem 2016 opět došlo k poklesu všech ukazatelů závažných následků nehod, který je výrazně lepší než celostátní průměr. Souhrnně je stále vývoj závažných následků nehod na komunikacích hl. m. Prahy ukázkovým příkladem řešení nehodovosti v naší republice. V roce 2017 již v počtu těžce zraněných a ekvivalentu závažnosti dosáhl předpokladu vytýčeného pro rok 2020 a v počtu usmrcených je těsně pod jeho hranicí.

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	38	20	17	-3	-15,0 %	20	-3	-15,0 %	15
těžce zraněno	341	184	155	-29	-15,8 %	235	-80	-34,0 %	205
ekvivalent závažnosti nehod	123	66	56	-10	-15,5 %	79	-23	-29,2 %	66

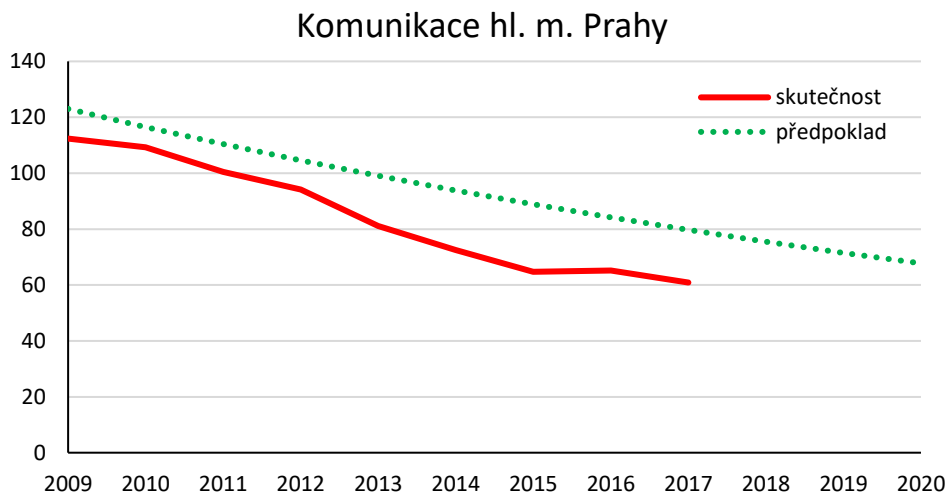
Tab. 9: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na komunikacích hl. m. Prahy (bez dálnic, rychlostních a účelových komunikací)

V porovnání s rokem 2009 na komunikacích hl. m. Prahy:

- klesl počet usmrcených o 55,3 % (celostátně celá síť o 39,7 %),
- klesl počet těžce zraněných o 54,5 % (celostátně celá síť o 33,9 %),
- klesl ekvivalent závažnosti nehod o 54,8 % (celostátně celá síť o 36,7 %).

Souhrnně je vývoj na komunikacích hl. m. Prahy **dlouhodobě mimořádně úspěšný i v porovnání s celostátním průměrem.**

Reálný vývoj následků nehodovosti ve srovnání s předpokládanými hodnotami na základě NSBSP znázorňuje následující graf, založený na dvouletých klouzavých průměrech. Potvrzuje každoročně lepší výsledky ve srovnání s vytýčeným předpokladem.



Obr. 15: Předpokládaný a skutečný vývoj ekvivalentu závažnosti nehod na komunikacích hl. m. Prahy

Z rozboru vyplynulo, že více jak z poloviny se na všech závažných následcích podílí srážka s chodcem, dále třetinou srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem. Ke srážkám s chodcem dochází častěji mimo křižovatku. Z hlediska chování chodce je hodnoceno jejich chování oproti místním komunikacím správné a přiměřené pouze v cca 40 %. Vstoupení do vozovky z chodníku a jiné nespécifikované chování se dohromady podílí na závažných následcích z poloviny.

Ke srážkám s jedoucím nekolejovým vozidlem dochází naopak častěji na křižovatkách, za dobrých rozhledových a povětrnostních podmínek. Technická závada vozidla se na závažných následcích nepodílí vůbec. Z hlediska příčin nehod je dominantní nedání přednosti v jízdě (dvě třetiny). Zbytek jsou převážně nesprávná předjíždění a nepřiměřená rychlost. Opět se ukazuje, že neohleduplné chování v silničním provozu je jedním z hlavních rizik tohoto provozu.

Podrobný rozbor druhů nehod na komunikacích hl. m. Prahy je uveden v Příloze 1, kap. 1.4.6.

1.5 Zhodnocení ekonomických dopadů

Zásadní informaci při vyhodnocování plnění NSBSP poskytuje zhodnocení ekonomických dopadů dopravní nehodovosti v silničním provozu. Přesný výpočet je možno provést až po vyhodnocení všech ekonomických indikátorů a podkladů, které jsou dostupné až v průběhu třetího čtvrtletí následného roku. Z tohoto důvodu bylo přistoupeno obdobně, jako při vyhodnocování plnění NSBSP v roce 2016, k použití přibližné hodnoty pro aktuálně hodnocený rok.

Předpokládaná ekonomická ztráta za rok 2017 činí přibližně 71,1 mld. Kč.

Jedná se o částku vyšší o 1,9 mld. Kč více než v roce 2016.

Porovnání ztrát vypočtených za rok 2016 s předpokládanou výší shrnuje následující tabulka. Podrobnější údaje jsou dokumentovány v Příloze 1, kap. 1.5.

KRAJ	ztráty (tis. Kč)		ztráty/1 obyv. (Kč)	
	2016	2017	2016	2017
Hl. m. Praha	10 475 391	10 487 026	8 180	8 190
Středočeský	10 495 564	9 921 245	7 839	7 409
Jihočeský	4 311 768	4 815 061	6 750	7 538
Plzeňský	3 334 399	3 652 909	5 762	6 313
Karlovarský	1 793 966	1 908 262	6 046	6 430
Ústecký	6 010 266	6 723 494	7 317	8 185
Liberecký	2 818 926	3 145 083	6 398	7 137
Královéhradecký	3 693 895	3 701 298	6 707	6 719
Pardubický	3 427 784	3 416 612	6 629	6 608
Vysočina	3 246 287	3 569 103	6 378	7 012
Jihomoravský	6 070 273	6 357 917	5 149	5 394
Olomoucký	3 957 196	3 580 905	6 242	5 649
Zlínský	3 476 345	3 458 156	5 955	5 924
Moravskoslezský	6 174 032	6 416 207	5 103	5 303
CELKEM	69 286 087	71 153 278	6 549	6 726

Tab. 10: Celospolečenské ztráty v jednotlivých krajích v letech 2016 a 2017

Nejvyšší hodnoty celospolečenské ztráty dosáhlo hl. m. Praha a Ústecký kraj, nejnižších hodnot Moravskoslezský kraj.

Pro získání objektivního porovnání ekonomických dopadů v jednotlivých krajích byly tyto ztráty v uvedené tabulce přepočteny na 1 obyvatele příslušného kraje. Do skupiny s nejvyšším dopadem na 1 obyvatele přesahující částku 8 tis. Kč patří kraj Ústecký a hl. m. Praha. Naopak nižší dopady s částkou pod 6 tis. Kč vykazují kraje Moravskoslezský, Jihomoravský, Olomoucký a Zlínský.

2 PLNĚNÍ DÍLČÍCH CÍLŮ

Na základě vyhodnocení plnění dílčích cílů NSBSP v letech 2012–2015, posouzení nejproblémovějších skupin účastníků silničního provozu a nejnebezpečnějších rizikových faktorů chování v silničním provozu a v návaznosti na stanovené strategické cíle byla provedena v Revidované NSBSP úprava dílčích cílů. Tato úprava vypustila dílčí cíl agresivní způsob jízdy, který nahradila nedáním přednosti v jízdě a nesprávným předjížděním a doplnila další dílčí cíl - nákladní automobily, tedy nehody, ke kterým dochází z viny řidičů nákladních automobilů nebo když nákladní automobil byl účasten na nehodě, i když ji nezavinil. K nim kvantifikovala počty, na které by měly být redukovány závažné následky nehod a současně i příslušné ukazatele závažnosti nehod.

Revidovaná NSBSP zahrnuje následujících 11 dílčích cílů:

- 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 z toho řidiči do dvou let praxe** (*nehody způsobené řidiči do 24 let a mladými řidiči do 2 let praxe od získání řidičského oprávnění k řízení motorového vozidla*),
- stárnoucí populace** (*účastníci silničního provozu od 65 let*),
- alkohol a jiné návykové látky při řízení,**
- nepřiměřená rychlost,**
- nedání přednosti v jízdě,**
- nesprávné předjíždění** (*včetně jízdy po nesprávné straně, vjetí do protisměru*)
- nákladní automobily.**¹³

Omezená vypovídací schopnost některých skupin, kde je počet závažných následků nízký, byla vyřešena zavedením ukazatele závažnosti nehod. Tento ukazatel právě u malých čísel umožňuje objektivnější posouzení celkového trendu vývoje. V návazné části jsou ukazatelem závažnosti nehod prezentovány souhrnné přehledy naplňování dílčích cílů celostátně a na jednotlivých druzích komunikací.

¹³ *Nehoda může mít současně několik charakteristik, které spadají do výše uvedených problémových oblastí. Např. nehoda nákladního vozidla může být zapříčiněna nepřiměřenou rychlostí a řidičem pod vlivem alkoholu. Proto v souhrnných přehledech následků dle dílčích cílů je jejich součet vyšší než celkový počet usmrcených, resp. těžce zraněných.*

Podrobné podklady, včetně počtů usmrcených a těžce zraněných jsou dokumentovány v Příloze 2.

2.1 Celá silniční síť

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
Děti	14	13	9	-4	-30,8 %	8	1	6,4 %	7
Chodci	157	111	101	-10	-9,0 %	96	5	5,0 %	80
Cyklisté	72	39	44	5	12,8 %	44	0	0,0 %	37
Motocyklisté	94	62	64	2	3,2 %	52	12	22,4 %	43
Mladí řidiči	129	95	87	-8	-8,4 %	98	-11	-11,3 %	83
Stárnoucí populace	141	129	121	-8	-6,2 %	114	7	6,3 %	105
Alkohol a jiné návykové látky	123	62	52	-10	-16,1 %	62	-10	-16,2 %	48
Nepřiměřená rychlost	370	195	176	-19	-9,7 %	203	-27	-13,3 %	162
Nedání přednosti v jízdě	113	102	83	-19	-18,6 %	81	2	3,0 %	71
Nesprávné předjíždění	125	95	88	-7	-7,4 %	87	1	1,1 %	76
Nákladní automobily	105	80	74	-6	-7,5 %	63	11	17,5 %	52

Tab. 11: Vývoj ekvivalentu závažnosti nehod na celé silniční síti v letech 2009–2020 pro jednotlivé dílčí cíle

Celkové zhodnocení vážných následků v roce 2017 na celé silniční síti ukazatelem závažnosti nehod (Tab. 11).

V porovnání s rokem 2016 došlo k poklesu vážných následků u všech dílčích cílů, nejvýrazněji u alkoholu a jiných návykových látek (o 17,6 %) a u dětí (o 14,5%).

Důležitější je však **porovnání s úrovní předpokládanou pro rok 2017 v Revidované NSBSP**. Splnění předpokladů a lepšího výsledku bylo dosaženo pouze u čtyř z jedenácti dílčích cílů - mladých řidičů (lepší o 16,5 %), alkoholu a jiných návykových látek (lepší o 12,7 %), nepřiměřené rychlosti a nesprávného předjíždění. Předpoklady však nebyly naplněny u sedmi z jedenácti dílčích cílů. Týká se to zejména stárnoucí populace (o 16,8 % horší), dětí (o 11,0 % horší) a cyklistů (o 7,5 % horší).

Celkově **nejzávažnější následky jsou zapříčiněny** nepřiměřenou rychlostí, trend snižování je ale třeba hodnotit pozitivně. Za nimi pak s odstupem patří nedání přednosti v jízdě a nehody s účastí chodců, které však vykazují nedostatečný pokles. Za nejhorší je třeba označit nehody s účastí seniorů, které celkově stagnují na úrovni výchozího roku 2009.

Usmrcení v roce 2017 (Příloha 2, kap. 1)

Porovnání s rokem 2016:

- **snížení** u devíti dílčích cílů, zejména u dětí (-4 osoby), nedání přednosti v jízdě (-19 osob), alkoholu a návykových látek (-10 osob), nepřiměřené rychlosti (-19 osob) a chodců (-10 osob),
- **zvýšení** u cyklistů (+5 osob) a motocyklistů (+2 osoby).

Porovnání s úrovní předpokládanou pro rok 2017 v Revidované NSBSP:

- **splnění** u tří cílů - cyklisté, nedání přednosti v jízdě a nesprávné předjíždění),
- **lepší než stanovený předpoklad** u nepřiměřené rychlosti (o 13,3 %), mladých řidičů (o 11,3 %) a alkoholu a jiných návykových látek (o 10,2 %),
- **horší než stanovený předpoklad** u pěti dílčích cílů - motocyklistů (o 22,4 %), nákladních automobilů (o 17,5 %), dětí (o 6,4 %), stárnoucí populace (o 5,5 %) a chodců (o 5,0 %).

Nejvyšší podíly na celkových smrtelných následcích (502 osob):

- nepřiměřená rychlost - 176 osob (35 %),
- stárnoucí populace - 121 osob (24 %),
- chodci - 101 osob (20 %),
- nesprávné předjíždění - 88 osob (17 %),

- mladí řidiči - 87 osob (17 %), z toho řidiči s držením řidičského průkazu do dvou let 11 % (53 osob),
- nákladní automobily - 74 osob (17 %), z toho řidiči N1 34 osob (7 %); při nehodách s účastí nákladních automobilů bez ohledu na jejich zavinění však zemřelo 187 osob (37 %)!

Těžce zranění v roce 2017 (Příloha 2, kap. 1)

Porovnání s rokem 2016:

- **snížení** u všech jedenácti dílčích cílů, zejména u nákladních automobilů (-34 osob), cyklistů (-64 osob), alkoholu a návykových látek (-50 osob) a nepřiměřené rychlosti (-105 osob).

Porovnání s úrovní předpokládanou pro rok 2017 v Revidované NSBSP:

- **splnění** pouze u cyklistů,
- **lepší než stanovený předpoklad** u mladých řidičů (o 21,2 %), nákladních automobilů (o 11,2 %), nesprávného předjíždění (o 9,0 %), alkoholu a jiných návykových látek (o 8,9 %) a nepřiměřené rychlosti (o 4,4 %),
- **horší než stanovený předpoklad** u pěti dílčích cílů - stárnoucí populace (o 30,3 %), dětí (o 12,4 %), cyklistů (o 12,2 %), nedání přednosti v jízdě (o 8,1 %) a chodců (o 6,1 %).

Nejvyšší podíly na celkových těžkých zraněních (2339 osob):

- nedání přednosti v jízdě - 645 osob (28 %),
- nepřiměřená rychlost - 626 osob (27 %),
- chodci - 519 osob (22 %),
- stárnoucí populace - 501 osob (21 %),
- motocyklisté - 418 osob (18 %).
- mladí řidiči - 349 osob (15 %), z toho řidiči s držením řidičského průkazu do dvou let 9 % (199 osob),
- nákladní automobily - 182 osob (8 %), z toho řidiči N1 112 osob (5 %); při nehodách s účastí nákladních automobilů bez ohledu na jejich zavinění však bylo těžce zraněno 410 osob (18 %).

Podrobné rozborů pro všechny dílčí cíle jsou dokumentovány v Příloze 2, kap. 1.

2.2 Dálnice (včetně bývalých rychlostních komunikací)

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
Děti	1	3	1	-1	-50,0 %	1	0	0,0 %	1
Chodci	7	16	4	-13	-78,5 %	5	-1	-22,2 %	4
Cyklisté	0	0	0	0	0 %	0	0	0 %	0
Motocyklisté	5	4	3	-1	-23,5 %	3	1	18,2 %	3
Mladí řidiči	9	7	7	0	-3,4 %	5	2	40,0 %	5
Stárnoucí populace	5	7	2	-5	-75,0 %	4	-2	-50,0 %	3
Alkohol a jiné návykové látky	1	2	1	-1	-37,5 %	0	1	xxx	0
Nepřiměřená rychlost	24	30	20	-11	-34,7 %	13	7	54,9 %	10
Nedání přednosti v jízdě	0	2	0	-1	-83,3 %	0	0	0,0 %	0
Nesprávné předjíždění	3	5	0	-5	-94,7 %	2	-2	-85,7 %	2
Nákladní automobily	19	23	22	-2	-6,5 %	12	10	79,2 %	10

Tab. 12: Vývoj ekvivalentu závažnosti nehod na dálnicích v letech 2009–2020 pro jednotlivé dílčí cíle

Celkové zhodnocení vážných následků v roce 2017 na dálnicích ukazatelem závažnosti nehod (Tab. 12)

V porovnání s rokem 2016 došlo k poklesu vážných následků u všech dílčích cílů, nejvýrazněji u nesprávného předjíždění (o 94,7 %), nedání přednosti v jízdě (o 83,3 %) a u chodců (o 78,5%).

Důležitější je však porovnání s úrovní předpokládanou pro rok 2017 v Revidované NSBSP. Splnění předpokladů a lepšího výsledku bylo dosaženo u šesti z jedenácti dílčích cílů - nesprávného předjíždění (lepší o 85,7 %), stárnoucí populace (lepší o 50,0 %) a chodců (lepší o 22,2 %). Předpoklady nebyly naplněny u pěti dílčích cílů. Týká se to zejména nákladních automobilů (o 79,2 % horší), nepřiměřené rychlosti (o 54,9 % horší) a mladých řidičů (o 40,0 % horší).

Celkově nejzávažnější následky jsou zapříčiněny naprosto dominantně nepřiměřenou rychlostí a nákladními automobily.

Usmrcení na dálnicích v roce 2017 (Příloha 2, kap. 2)

Porovnání s rokem 2016:

- **snížení** u osmi dílčích cílů, zejména u chodců (-11 osob), nepřiměřené rychlosti (-10 osob) a stárnoucí populace nedání přednosti v jízdě (-6 osob). Přičemž nedošlo k žádnému usmrcení v kategorii cyklisté, stárnoucí populace, nedání přednosti v jízdě a nesprávného předjíždění,
- **bez změny** u cyklistů, mladých řidičů a nákladních automobilů.

Porovnání s úrovní předpokládanou pro rok 2017 v Revidované NSBSP:

- **splnění** u čtyř cílů - děti, cyklisté, motocyklisté a nedání přednosti v jízdě,
- **lepší než stanovený předpoklad** u tří cílů - u chodců (o 33,3 %), stárnoucí populace a nesprávného předjíždění (o 100 %),
- **horší než stanovený předpoklad** u čtyř dílčích cílů - u motocyklistů (o 22,4 %), nákladních automobilů (o 87,5 %), mladých řidičů (o 33,3 %) a nepřiměřené rychlosti (o 22,2 %).

Nejvyšší podíly na celkových smrtelných následcích (25 osob):

- nákladní automobily - 15 osob (60 %),
- nepřiměřená rychlost - 11 osob (44 %),
- mladí řidiči - 4 osoby (17 %), všichni s držením řidičského průkazu do dvou let.

U nákladních automobilů byl počet smrtelných následků dokonce vyšší než ve výchozím roce 2009.

Těžce zranění na dálnicích v roce 2017 (Příloha 2, kap. 2)

Porovnání s rokem 2016:

- **snížení** u sedmi dílčích cílů, zejména u chodců (-7 osob) a nákladních automobilů (-6 osob),
- **bez změny** u cyklistů a motocyklistů,
- **zvýšení** u stárnoucí populace (+3 osoby) a alkoholu a jiných návykových látek (+1 osoba).

Porovnání s úrovní předpokládanou pro rok 2017 v Revidované NSBSP:

- **splnění** u dětí, chodců, cyklistů a alkoholu a jiných návykových látek,
- **lepší než stanovený předpoklad** pouze u nesprávného předjíždění (o 66,7 %),
- **horší než stanovený předpoklad** u šesti dílčích cílů - nepřiměřené rychlosti (o 133,3 %), nákladních automobilů (o 62,5 %), mladých řidičů (o 50 %), motocyklistů (o 28,6 %) a stárnoucí populace (o 16,7 %).

Nejvyšší podíly na celkových těžkých zraněních (91 osob):

- nepřiměřená rychlost - 35 osob (38 %),

- nákladní automobily - 26 osob (29 %), nákladní automobily - 182 osob (8 %) z toho řidiči N1 112 osob (5 %); při nehodách s účastí nákladních automobilů bez ohledu na jejich zavinění však bylo těžce zraněno 410 osob (18 %),
- mladí řidiči - 12 osob (13 %), z toho řidiči s držením řidičského průkazu do dvou let 7 % (6 osob).
- motocyklisté - 9 osob (10 %).

U nepřiměřené rychlosti a nákladních automobilů byl počet těžkých zranění dokonce vyšší než ve výchozím roce 2009.

Podrobné rozborů pro dílčí cíle na dálnicích jsou dokumentovány v Příloze 2, kap. 2.

2.3 Silnice I. třídy (bez bývalých rychlostních komunikací)

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
Děti	13	11	7	-4	-34,1 %	8	-1	-9,4 %	7
Chodci	88	62	46	-16	-25,5 %	56	-10	-18,2 %	47
Cyklisté	35	19	21	3	14,9 %	23	-2	-8,6 %	20
Motocyklisté	69	44	46	2	4,5 %	44	2	5,1 %	38
Mladí řidiči	79	57	52	-5	-9,3 %	48	3	6,7 %	40
Stárnoucí populace	81	72	71	-2	-2,4 %	65	6	8,9 %	60
Alkohol a jiné návykové látky	48	21	15	-6	-28,0 %	26	-11	-43,3 %	21
Nepřiměřená rychlost	183	88	95	8	8,9 %	101	-6	-5,9 %	81
Nedání přednosti v jízdě	103	78	67	-11	-14,1 %	72	-6	-7,6 %	63
Nesprávné předjíždění	116	98	80	-18	-18,5 %	81	-1	-1,2 %	70
Nákladní automobily	75	50	44	-7	-12,9 %	47	-3	-5,9 %	39

Tab. 13: Vývoj ekvivalentu závažnosti nehod na silnicích I. třídy v letech 2009–2020 pro jednotlivé dílčí cíle

Celkové zhodnocení vážných následků v roce 2017 na silnicích I. třídy ukazatelem závažnosti nehod (Tab. 13)

V porovnání s rokem 2016 došlo k poklesu vážných následků u sedmi dílčích cílů, nejvýrazněji u dětí (o 34,1 %), a alkoholu a jiných návykových látek (o 28,0 %) a chodců

(o 25,5%). Stav se prakticky nezměnil u stárnoucí populace, ale zhoršil u cyklistů (o 14,9 %), nepřiměřené rychlosti (o 8,9 %) a u motocyklistů (o 4,5 %).

Důležitější je však **porovnání s úrovní předpokládanou pro rok 2017 v Revidované NSBSP**. Splnění předpokladů a lepšího výsledku bylo dosaženo u osmi z jedenácti dílčích cílů, zejména alkoholu a jiných návykových látek (o 43,3 %) a chodců (lepší o 18,2 %). Předpoklady nebyly naplněny u tří dílčích cílů. Týká se to stárnoucí populace (o 8,9 % horší), mladých řidičů (o 6,7 % horší) a motocyklistů (o 5,1 % horší).

Celkově **nejzávažnější následky jsou zapříčiněny** nepřiměřenou rychlostí, nesprávným předjížděním a u stárnoucí populace.

Usmrcení na silnicích I. třídy v roce 2017 (Příloha 2, kap. 3)

Porovnání s rokem 2016:

- **snížení** u sedmi dílčích cílů, zejména u nesprávného předjíždění (-12 osob), nákladních automobilů (-8 osob), chodců (-6 osob) a mladých řidičů (-6 osob),
- **bez změny** u stárnoucí populace,
- **zvýšení** u nepřiměřené rychlosti (+9 osob), cyklistů (+5 osob) a motocyklistů (+4 osoby).

Porovnání s úrovní předpokládanou pro rok 2017 v Revidované NSBSP:

- **splnění** u tří cílů - cyklisté, nesprávné předjíždění a nákladní automobily,
- **lepší než stanovený předpoklad** u pěti cílů - u alkoholu a jiných návykových látek (o 52,9 %), dětí (o 50,0 %), chodců (o 19,4 %), nedání přednosti v jízdě (o 15,6 %) a nepřiměřené rychlosti (o 10,8 %),
- **horší než stanovený předpoklad** u tří dílčích cílů - u mladých řidičů (o 11,5 %), motocyklistů (o 10,5 %) a stárnoucí populace (o 4,4 %).

Nejvyšší podíly na celkových smrtelných následcích (186 osob):

- nepřiměřená rychlost - 58 osob (31 %),
- nesprávné předjíždění - 55 osob (30 %),
- stárnoucí populace - 47 osob (25 %),
- chodci - po 29 osobách (16 %)
- mladí řidiči - 29 osob (16 %), z toho řidiči s držením řidičského průkazu do dvou let 10 % (18 osob),
- nákladní automobily - 29 osob (17 %), z toho řidiči N3 14 osob (8 %); při nehodách s účastí nákladních automobilů bez ohledu na jejich zavinění však zemřelo 103 osob (55 %)!

Těžce zranění na silnicích I. třídy v roce 2017 (Příloha 2, kap. 3)

Porovnání s rokem 2016:

- **snížení** u devíti dílčích cílů, zejména u chodců (-39 osob), nedání přednosti v jízdě (-28 osob) a nesprávného předjíždění (-24 osob),
- **zvýšení** u nákladních automobilů (+6 osob) a mladých řidičů (+3 osoby).

Porovnání s úrovní předpokládanou pro rok 2017 v Revidované NSBSP:

- **splnění** u pěti cílů - u motocyklistů, mladých řidičů, nepřiměřené rychlosti, nedání přednosti v jízdě a nesprávného předjíždění,
- **lepší než stanovený předpoklad** u čtyř cílů - u alkoholu a jiných návykových látek (o 25,0 %), cyklistů (o 17,8 %), chodců (o 16,0 %) a nákladních automobilů (o 15,7 %),
- **horší než stanovený předpoklad** u dvou dílčích cílů - dětí (o 31,3 %) a stárnoucí populace (o 19,0 %).

Nejvyšší podíly na celkových těžkých zraněních (563 osob):

- nedání přednosti v jízdě - 159 osob (28 %),
- nepřiměřená rychlost - 149 osob (26 %),
- motocyklisté - 100 osob (18 %),
- nesprávné předjíždění - 98 osob (18 %),
- stárnoucí populace - 94 osob (17 %),
- mladí řidiči - 90 osob (16 %), z toho řidiči s držením řidičského průkazu do dvou let 9 % 53 osob),
- nákladní automobily - 59 osob (11 %), z toho řidiči N1 34 osob (6 %); při nehodách s účastí nákladních automobilů bez ohledu na jejich zavinění však bylo těžce zraněno 103 osob (18 %).

Podrobné rozborů pro dílčí cíle na silnicích I. třídy jsou dokumentovány v Příloze 2, kap. 3.

2.4 Silnice II. a III. třídy

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
Děti	23	19	15	-4	-22,7 %	14	1	5,5 %	12
Chodci	95	60	64	4	7,1 %	62	3	4,1 %	52
Cyklisté	88	62	53	-9	-13,8 %	60	-6	-10,5 %	52
Motocyklisté	116	84	85	1	0,6 %	76	9	11,2 %	65
Mladí řidiči	189	95	88	-7	-7,1 %	116	-28	-24,2 %	96
Stárnoucí populace	97	84	75	-9	-10,7 %	78	-3	-3,8 %	72

Alkohol a jiné návykové látky	123	68	61	-7	-10,0 %	68	-7	-10,3 %	56
Nepřiměřená rychlost	365	210	174	-37	-17,4 %	204	-30	-14,7 %	163
Nedání přednosti v jízdě	115	89	88	-1	-1,4 %	81	7	9,0 %	71
Nesprávné předjíždění	78	50	63	13	24,9 %	54	9	15,7 %	47
Nákladní automobily	56	32	30	-2	-7,0 %	35	-5	-13,0 %	29

Tab. 14: Vývoj ekvivalentu závažnosti nehod na silnice II. a III. třídy v letech 2009–2020 pro jednotlivé dílčí cíle

Celkové zhodnocení vážných následků v roce 2017 na silnicích II. a III. třídy ukazatelem závažnosti nehod (Tab. 14)

V porovnání s rokem 2016 došlo k poklesu vážných následků u osmi dílčích cílů, nejvýrazněji u dětí (o 22,7 %), nepřiměřené rychlosti (o 17,4 %) a cyklistů (o 13,8 %). Stav se nezměnil u motocyklistů, ale zhoršil u nesprávného předjíždění (o 24,9 %) a u chodců (o 7,1 %).

Důležitější je však porovnání s úrovní předpokládanou pro rok 2017 v Revidované NSBSP. Lepšího výsledku bylo dosaženo u sedmi z jedenácti dílčích cílů, zejména mladých řidičů (o 24,2 %), nepřiměřené rychlosti (o 14,7 %) a nákladních automobilů (lepší o 13,0 %). Předpoklady nebyly naplněny u čtyř dílčích cílů. Týká se to nesprávného předjíždění (o 15,7 % horší), motocyklistů (o 11,2 % horší), dětí (o 5,5 % horší) a chodců (o 4,1 % horší).

Celkově nejzávažnější následky jsou zapříčiněny naprosto dominantně nepřiměřenou rychlostí.

Usmrcení na silnicích II. a III. třídy v roce 2017 (Příloha 2, kap. 4)

Porovnání s rokem 2016:

- **snížení** u pěti dílčích cílů, zejména u nepřiměřené rychlosti (-23 osob) a stárnoucí populace (-8 osob),
- **bez změny** u mladých řidičů,
- **zvýšení** u pěti dílčích cílů - nesprávného předjíždění (+13 osob), chodců (+8 osob), motocyklistů (+3 osoby), u alkoholu a jiných návykových látek a nákladních automobilů.

Porovnání s úrovní předpokládanou pro rok 2017 v Revidované NSBSP:

- **splnění** pouze u alkoholu a jiných návykových látek,

- **lepší než stanovený předpoklad** u čtyř cílů - u cyklistů (o 33,3 %), mladých řidičů (o 21,4 %), nepřiměřené rychlosti (o 18,7 %) a stárnoucí populace (o 14,3 %),
- **horší než stanovený předpoklad** u šesti dílčích cílů - u mladých řidičů (o 11,5 %), motocyklistů (o 10,5 %) a stárnoucí populace (o 4,4 %), dětí (o 100,0 %), motocyklistů (o 39,1 %), nesprávného předjíždění (o 37,5 %), chodců (o 28,0 %), nedání přednosti v jízdě (o 20,0 %) a nákladních automobilů (o 5,9 %).

Nejvyšší podíly na celkových smrtelných následcích (204 osob):

- nepřiměřená rychlost - 87 osob (43 %),
- mladí řidiči - 44 osob (22 %), z toho řidiči s držením řidičského průkazu do dvou let 13 % (26 osob),
- stárnoucí populace - 36 osob (18 %),
- nesprávné předjíždění - 33 osob (16 %),
- alkohol a jiné návykové látky - 33 osob (16 %)
- chodci - 32 osob (16 %),
- motocyklisté - 32 osob (16 %).
- nákladní automobily - 18 osob (17 %), z toho řidiči N1 68 osob (7 %); při nehodách s účastí nákladních automobilů bez ohledu na jejich zavinění však zemřelo 27 osob (37 %)!

Těžce zranění na silnicích II. a III. třídy v roce 2017 (Příloha 2, kap. 4)

Porovnání s rokem 2016:

- **snížení** u osmi dílčích cílů, zejména u nepřiměřené rychlosti (-54 osob), alkoholu a jiných návykových látek (-35 osob), mladých řidičů (-31 osob) a cyklistů (-22 osob),
- **bez změny** u stárnoucí populace,
- **zvýšení** u dvou dílčích cílů u - nesprávného předjíždění (+13 osob) a nedání přednosti v jízdě (+15 osob).

Porovnání s úrovní předpokládanou pro rok 2017 v Revidované NSBSP:

- **splnění pouze** u motocyklistů,
- **lepší než stanovený předpoklad** u šesti cílů - nákladních automobilů (o 31,4 %), mladých řidičů (o 26,8 %), alkoholu a jiných návykových látek (o 17,6 %), chodců (o 12,3 %), dětí (o 10,6 %) a nepřiměřené rychlosti (o 10,3 %),
- **horší než stanovený předpoklad** u čtyř dílčích cílů: nesprávného předjíždění (o 37,5 %), stárnoucí populace (o 8,3 %), cyklistů (o 4,9 %) a nedání přednosti v jízdě (o 4,1 %).

Nejvyšší podíly na celkových těžkých zraněních (965 osob):

- nepřiměřená rychlost - 347 osob (36 %),
- nedání přednosti v jízdě - 231 osob (24 %),
- motocyklisté - 210 osob (22 %),

- mladí řidiči - 175 osob (18 %), z toho řidiči s držením řidičského průkazu do dvou let 11 % (110 osob),
- stárnoucí populace - 156 osob (16 %),
- nákladní automobily - 48 osob (5 %), z toho řidiči N1 37 osob (4 %); při nehodách s účastí nákladních automobilů bez ohledu na jejich zavinění však bylo těžce zraněno 115 osob (12 %).

Podrobné rozborů pro dílčí cíle na silnicích II. a III. třídy jsou dokumentovány v Příloze 2, kap. 4.

2.5 Místní komunikace

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
Děti	23	16	18	2	14,5 %	14	4	29,1 %	12
Chodci	139	115	114	-1	-0,9 %	90	24	26,1 %	77
Cyklisté	51	58	55	-4	-5,2 %	36	19	53,5 %	32
Motocyklisté	51	42	34	-8	-19,0 %	34	0	0,7 %	
Mladí řidiči	53	35	27	-8	-22,9 %	32	-5	-14,2 %	27
Stárnoucí populace	71	78	82	4	4,8 %	58	24	42,2 %	53
Alkohol a jiné návykové látky	42	34	28	-7	-17,6 %	25	3	12,2 %	19
Nepřiměřená rychlost	78	45	42	-4	-8,3 %	43	-2	-4,0 %	35
Nedání přednosti v jízdě	106	111	89	-22	-19,8 %	74	16	21,0 %	65
Nesprávné předjíždění	23	12	6	-6	-50,0 %	16	-10	-64,5 %	13
Nákladní automobily	33	26	24	-2	-8,7 %	21	3	15,9 %	17

Tab. 15: Vývoj ekvivalentu závažnosti nehod na místních komunikacích v letech 2009–2020 pro jednotlivé dílčí cíle

Celkové zhodnocení vážných následků v roce 2017 na místních komunikacích ukazatelem závažnosti nehod (Tab. 15)

V porovnání s rokem 2016 došlo k poklesu vážných následků u osmi dílčích cílů, nejvýrazněji u nesprávného předjíždění (o 50,0 %), mladých řidičů (o 22,9 %) a nedání přednosti v jízdě (o 19,8 %). Stav se prakticky nezměnil u chodců, ale zhoršil u dětí (o 14,5 %) a u stárnoucí populace (o 4,8 %).

Důležitější je však **porovnání s úrovní předpokládanou pro rok 2017 v Revidované NSBSP**. Lepšího výsledku bylo dosaženo u tří z jedenácti dílčích cílů, nesprávného předjíždění (o 64,5 %), mladých řidičů (o 14,2 %) a nepřiměřené rychlosti (lepší o 4,0 %). Předpoklady nebyly naplněny u sedmi dílčích cílů, zejména cyklistů (o 53,5 % horší), stárnoucí populace (o 42,2 % horší), dětí (o 29,1 % horší) a chodců (o 26,1 % horší).

Celkově nejzávažnější následky jsou zapříčiněny chodci, nedáním přednosti a cyklisty.

Usmrcení na místních komunikacích v roce 2017 (Příloha 2, kap. 5)

Porovnání s rokem 2016:

- **snížení** u pěti dílčích cílů, zejména u nedání přednosti (-9 osob), nesprávného předjíždění (-4 osob) a alkoholu a jiných návykových látek (-4 osoby),
- **bez změny** u dětí a chodců,
- **zvýšení** u čtyř dílčích cílů - nepřiměřené rychlosti (+6 osob), stárnoucí populace chodců (+7 osob), cyklistů (+4 osoby) a nákladních automobilů.

Porovnání s úrovní předpokládanou pro rok 2017 v Revidované NSBSP:

- **splnění** u dětí, alkoholu a jiných návykových látek a nepřiměřené rychlosti,
- **lepší než stanovený předpoklad** u nesprávného předjíždění (o 100 %),
- **horší než stanovený předpoklad** u sedmi dílčích cílů - zejména cyklistů (o 114,3 %), stárnoucí populace nákladních automobilů (o 33,3 %) motocyklistů (o 39,1 %), stárnoucí populace (o 47,8 %), nákladních automobilů (o 33,3 %), chodců (o 27,6 %).

Nejvyšší podíly na celkových smrtelných následcích (84 osob):

- chodci - 37 osob (43 %),
- stárnoucí populace - 34 osob (18 %),
- nedání přednosti v jízdě - 19 osob (16 %)
- cyklisté - 15 osob (16 %),
- mladí řidiči - 10 osob (12 %), z toho řidiči s držením řidičského průkazu do dvou let 6 % (5 osob),

- nákladní automobily - 12 osob (14 %), z toho řidiči N1 7 osob (8 %); při nehodách s účastí nákladních automobilů bez ohledu na jejich zavinění však zemřelo 17 osob (20 %).

Těžce zranění na místních komunikacích v roce 2017 (Příloha 2, kap. 5)

Porovnání s rokem 2016:

- **snížení** u devíti dílčích cílů, zejména u nedání přednosti v jízdě (-51 osob), nepřiměřené rychlosti (-39 osob), cyklistů (-30 osob), motocyklistů (-25 osob),
- **bez změny** u chodců,
- **zvýšení** u dětí (+13 osob).

Porovnání s úrovní předpokládanou pro rok 2017 v Revidované NSBSP:

- **splnění pouze** u nákladních automobilů,
- **lepší než stanovený předpoklad** u čtyř cílů - nedání přednosti v jízdě (o 42,1 %), mladých řidičů (o 24,2 %), nepřiměřené rychlosti (o 7,2 %) a motocyklistů (o 3,1 %),
- **horší než stanovený předpoklad** u šesti dílčích cílů - cyklistů (o 38,6 %), stárnoucí populace (o 38,4 %), dětí (o 34,0 %), chodců (o 25,4 %), alkoholu a jiných návykových látek (o 20,7 %) a nedání přednosti v jízdě (o 19,9 %).

Nejvyšší podíly na celkových těžkých zraněních (693 osob):

- chodci - 306 osob (36 %),
- nedání přednosti v jízdě - 253 osob (24 %),
- stárnoucí populace - 191 osob (18 %),
- cyklisté - 158 osob (22 %),
- mladí řidiči - 69 osob (10 %), z toho řidiči s držením řidičského průkazu do dvou let 4 % (27 osob),
- nákladní automobily - 47 osob (7 %), z toho řidiči N1 32 osob (5 %); při nehodách s účastí nákladních automobilů bez ohledu na jejich zavinění však bylo těžce zraněno 70 osob (10 %).

U cyklistů a stárnoucí populace byl počet usmrcených i těžkých zranění dokonce vyšší než ve výchozím roce 2009.

Podrobné rozbory pro dílčí cíle na místních komunikacích jsou dokumentovány v Příloze 2, kap. 5.

2.6 Komunikace na území hl. m. Prahy

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
Děti	8	3	3	0	0 %	5	-2	-40,0 %	4
Chodci	52	35	32	-4	-10,6 %	34	-3	-8,0 %	29
Cyklisté	8	3	3	0	0,0 %	6	-3	-43,5 %	5
Motocyklisté	21	12	10	-2	-17,0 %	14	-4	-30,4 %	12
Mladí řidiči	15	7	6	-1	-17,9 %	9	-3	-32,4 %	8
Stárnoucí populace	22	16	18	2	9,2 %	18	0	0,0 %	16
Alkohol a jiné návykové látky	14	3	3	-1	-16,7 %	8	-6	-69,7 %	7
Nepřiměřená rychlost	27	5	3	-2	-35,0 %	15	-12	-78,3 %	13
Nedání přednosti v jízdě	42	32	24	-9	-27,1 %	29	-5	-18,3 %	26
Nesprávné předjíždění	11	2	1	-1	-55,6 %	7	-6	-86,2 %	7
Nákladní automobily	12	6	6	-1	-8,3 %	8	-2	-29,0 %	6

Tab. 16: Vývoj ekvivalentu závažnosti nehod na komunikacích na území hl. m. Prahy v letech 2009–2020 pro jednotlivé dílčí cíle

Celkové zhodnocení vážných následků v roce 2017 na komunikacích na území hl. m. Prahy ukazatelem závažnosti nehod (Tab. 16)

V porovnání s rokem 2016 došlo k poklesu vážných následků u osmi dílčích cílů, nejvýrazněji u nesprávného předjíždění (o 55,6 %), nepřiměřené rychlosti (o 35,0 %) a nedání přednosti v jízdě (o 27,1 %). Stav se prakticky nezměnil u dětí a cyklistů a zhoršil se pouze u stárnoucí populace (o 9,2 %).

Důležitější je však porovnání s úrovní předpokládanou pro rok 2017 v Revidované NSBSP. Stanoveného předpokladu a lepšího výsledku bylo dosaženo u všech jedenácti dílčích cílů.

Celkově nejzávažnější následky jsou zapříčiněny chodci, nedáním přednosti a stárnoucí populace.

Usmrcení na komunikacích na území hl. m. Prahy v roce 2017 (Příloha 2, kap. 6)

Porovnání s rokem 2016:

- **snížení** u čtyř dílčích cílů, zejména u nedání přednosti (-7 osob),
- **bez změny** u dětí, chodců a nákladních automobilů,
- **zvýšení** u čtyř dílčích cílů - nejhorší u stárnoucí populace (+3 osoby).

Porovnání s úrovní předpokládanou pro rok 2017 v Revidované NSBSP:

- **splnění** u cyklistů a mladých řidičů,
- **lepší než stanovený předpoklad** u sedmi dílčích cílů - u dětí, motocyklistů, alkoholu a jiných návykových látek, nepřiměřené rychlosti, nedání přednosti v jízdě, nesprávného předjíždění a nákladních automobilů,
- **horší než stanovený předpoklad** pouze u stárnoucí populace (o 50 %) a chodců (o 22,2 %).

Nejvyšší podíly na celkových smrtelných následcích (17 osob):

- chodci - 11 osob (65 %),
- stárnoucí populace - 9 osob (53 %),
- mladí řidiči - 3 osoby (18 %), z toho řidiči s držením řidičského průkazu do dvou let 6 % (1 osoba),
- nákladní automobily - 2 osoby (17 %); při nehodách s účastí nákladních automobilů bez ohledu na jejich zavinění zemřel stejný počet osob.

Těžce zranění na komunikacích na území hl. m. Prahy v roce 2017 (Příloha 2, kap. 6)

Porovnání s rokem 2016:

- **snížení** u osmi dílčích cílů, zejména u chodců (-15 osob), nepřiměřené rychlosti (-15 osob), nedání přednosti v jízdě (-7 osob),
- **bez změny** u motocyklistů,
- **zvýšení pouze** u nesprávného předjíždění (+3 osoby) a dětí (+2 osoby).

Porovnání s úrovní předpokládanou pro rok 2017 v Revidované NSBSP:

- **lepší než stanovený předpoklad u všech cílů!**

Nejvyšší podíly na celkových těžkých zraněních (155 osob):

- chodci - 82 osob (53 %),
- nedání přednosti v jízdě - 82 osob (53%),
- stárnoucí populace - 35 osob (23 %),
- motocyklisté - 31 osob (20 %),
- mladí řidiči - 11 osob (15 %), z toho řidiči s držením řidičského průkazu do dvou let, 9 % (5 osob),
- nákladní automobily - 14 osob (9 % %); při nehodách s účastí nákladních automobilů bez ohledu na jejich zavinění však bylo těžce zraněno 21 osob (18 %).

Při celkovém zhodnocení vážných následků v roce 2017 na komunikacích na území hl. m. Prahy ukazatelem závažnosti nehod bylo konstatováno, že u sedmi cílů již bylo dosaženo úrovně předpokládané pro cílový rok 2020!

Podrobné rozborů pro dílčí cíle na komunikacích na území hl. m. Prahy jsou dokumentovány v Příloze 2, kap. 6.

3 NEPŘÍMÉ UKAZATELE BEZPEČNOSTI

3.1 Nepřímé ukazatele pro zjištění účinnosti Revidované NSBSP

nepřímý ukazatel (NUB)	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 bezpečnostní přilby	95 % dětí – cyklistů
používání bezpečnostních pásů	98 % řidičů 95 % spolujezdců na předních sedadlech 90 % spolujezdců na zadních sedadlech
používání bezpečnostní přilby	100 % motocyklistů a spolujezdců na motocyklech
používání bezpečnostní přilby cyklisty	70 % cyklistů vybaveno přilbou
dodržování nejvyšší dovolené rychlosti v extravilánu	85 % vozidel nepřekročí dovolenou rychlost o více než 10 km.h⁻¹
dodržování nejvyšší dovolené rychlosti v intravilánu	85 % vozidel nepřekročí dovolenou rychlost o více než 10 km.h⁻¹
dodržování bezpečné vzdálenosti v extravilánu	90 % vozidel dodržujících bezpečnou vzdálenost od vozidla jedoucího před nimi

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 alkoholůků 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.
bezpečné silnice v intravilánu	100 % nově budovaných úseků silnic posouzeno bezpečnostním auditem odstranění 70 % nehodových lokalit na hlavní síti místních komunikací
oceňování bezpečnosti silničního provozu	každoroční vyhodnocování přínosů realizace NSBSP

Tab. 17: *Nepřímé ukazatele pro monitoring implementace NSBSP 2011-2017¹⁴*

Pro vyhodnocení NSBSP je nutný sběr dat z celé republiky tak, aby byly zastoupeny rovnoměrně ve všech krajích - všechny třídy komunikací, a to jak ve městech, tak mimo zastavěné území.

Pro možnost tohoto vyhodnocení je na území celé ČR stanovena základní síť referenčních bodů (91 lokalit). Tuto síť je možné doplňovat dalšími body. Pro doplňování nových bodů a sběr dat je nutné dodržet Metodiku stanovení délky a rozsahu průzkumů chování účastníků silničního provozu s ohledem na efektivní vynakládání finančních prostředků (výsledek

¹⁴ Viz Revidovaná NSBSP.

projektu TAČR/299/2013, dále jen Metodika), jinak není možné data mezi sebou meziročně a mezikrajově porovnávat.

Pro vyhodnocení NSBSP jsou vhodná data z měření těchto ukazatelů:

- rychlost vozidel
- používání zádržných systémů
- používání bezpečnostních prvků - přilby
- používání mobilního zařízení za jízdy řidičem
- svícení vozidel ve dne.

Pro doplnění informací jsou využita nejen data z měření v terénu na referenčních bodech, ale také data z celorepublikového dotazníkového šetření. Zde byly kladeny otázky týkající se výše uvedených ukazatelů a doplněny o:

- dodržování nejvyšší dovolené rychlosti
- používání bezpečnostní přilby
- používání reflexních materiálů na oblečení za snížené viditelnosti
- hodnocení jízdy pod vlivem alkoholu
- hodnocení jízdy pod vlivem jiných návykových látek
- používání mobilního zařízení za jízdy řidičem - telefonování a psaní SMS.

Základní sledované NUB pro jednotlivé kraje jsou obsaženy v následující Tab. 18.

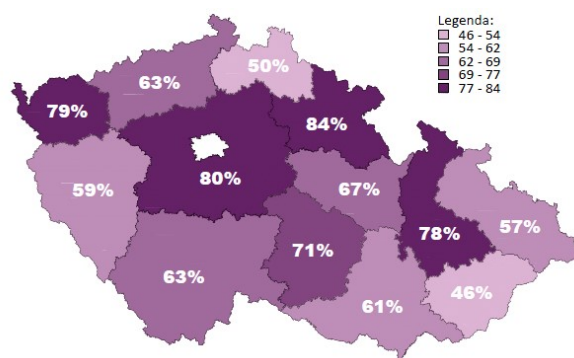
kraj	překračování nejvyšší dovolené rychlosti o více než 10 km.h ⁻¹ v obci	překračování nejvyšší dovolené rychlosti o více než 10 km.h ⁻¹ mimo obec	podíl nepřipoutaných řidičů	podíl telefonujících řidičů	podíl nesvítících řidičů
Středočeský	8,2 %	5,7 %	15,8 %	4,4 %	0,4 %
Jihočeský	3,1 %	8,5 %	9,4 %	2,9 %	0,5 %
Plzeňský	6,3 %	9,7 %	4,7 %	2,6 %	0,5 %
Karlovarský	8,8 %	17 %	4,6 %	2,2 %	0,8 %
Ústecký	12,2 %	13,5 %	7,4 %	3,3 %	1,3 %
Liberecký	4,5 %	7,6 %	3,6 %	2,6 %	0,3 %
Královéhradecký	8,9 %	4,8 %	7,0 %	2,9 %	0,6 %
Pardubický	8,6 %	6,9 %	4,8 %	3,7 %	0,3 %
Vysočina	7,2 %	15,7 %	7,3 %	2,1 %	0,3 %
Jihomoravský	7,2 %	12,7 %	2,1 %	1,8 %	0,4 %
Olomoucký	7,3 %	6,6 %	2,7 %	2,2 %	0,5 %
Zlínský	12,4 %	9,1 %	7,1 %	2,3 %	0,6 %
Moravskoslezský	7,4 %	10,3 %	12,6 %	2,9 %	0,9 %
průměr ČR	7,9 %	9,9 %	6,9 %	2,8 %	0,6 %

Tab. 18: Vyhodnocení dat ze všech lokalit za rok 2016

3.2 Používání bezpečnostních prvků

3.2.1 Používání reflexních materiálů na oblečení za snížené viditelnosti

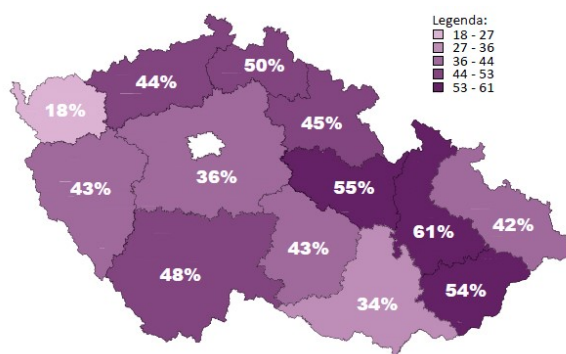
Číselný údaj chodců bez reflexních prvků mimo obec za snížené viditelnosti zobrazuje podíl respondentů, kteří přiznali alespoň jednu chůzi po komunikaci mimo obec za snížené viditelnosti po 20. 2. 2016,¹⁵ ke všem respondentům, kteří odpovídali na otázku zaměřenou na nošení reflexních prvků. Z dotazníků bylo zjištěno, že nejvíce reflexní ochranné prvky nosí ve Zlínském a v Libereckém kraji, nejméně v Královehradeckém. Vysoký podíl nepoužívání reflexních prvků byl zjištěn také ve Středočeském, Karlovarském a Olomouckém kraji.



Obr 16: Chodci bez reflexních prvků mimo obec – dotazníkové šetření 2017

3.2.2 Používání bezpečnostní přilby

Číselný údaj zobrazuje podíl respondentů, kteří přiznali alespoň jednu jízdu na kole bez ochranné přilby za poslední rok, ke všem respondentům, kteří odpovídali na otázku k nošení cyklistických přileb. Z odpovědí bylo zjištěno, že nejukázněnější cyklisté z pohledu používání ochranných přileb jsou v Karlovarském (82 % cyklistů přilbu používá) a Jihomoravském kraji, naopak ve Zlínském, Pardubickém a Olomouckém kraji více než polovina respondentů přiznala méně časté používání přilby při jízdě na kole.



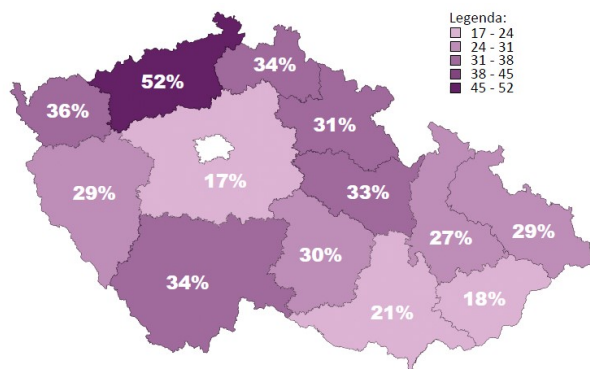
Obr 17: Cyklisté bez ochranné přilby – dotazníkové šetření 2017

¹⁵ Novela zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

3.2.3 Používání bezpečnostních pásů

Mapa nepřipoutaných řidičů zobrazuje podíl respondentů, kteří přiznali alespoň občasné řízení bez pásů, ke všem respondentům, kteří odpovídali na otázku vztahující se poutání.

Podle respondentů řídí v Ústeckém kraji každý druhý řidič nepřipoutaný (52 %), nejvíce se poutají ve Středočeském kraji (17 % řidičů jezdí nepřipoutaných) a ve Zlínském (18 %). Průměrně se však nepoutá asi každý třetí řidič.



Obr. 18: Podíl nepřipoutaných řidičů – dotazníkové šetření 2017

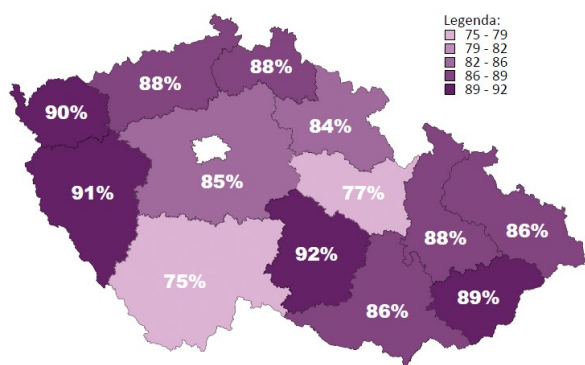
Číselný údaj vyjadřuje podíl nepřipoutaných řidičů k celkovému počtu zaznamenaných řidičů. Nejvíce neukázněných řidičů z pohledu poutání bylo v roce 2014, rok 2016 byl ve sledovaném období průměrný.

Vývoj nepřímých ukazatelů v jednotlivých krajích v období 2014-2017 je uveden v Příloze 3.

3.3 Dodržování rychlosti

3.3.1 Dodržování nejvyšší dovolené rychlosti

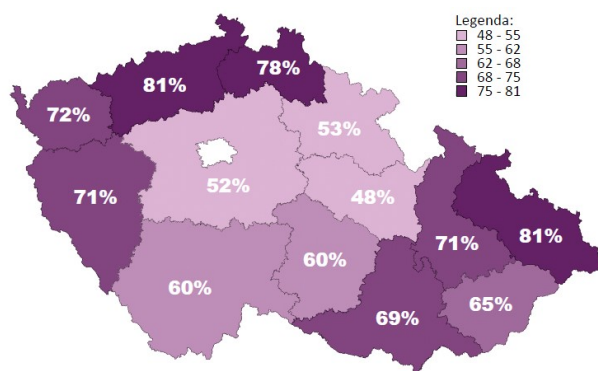
Číselný údaj - překračování dovolené rychlosti do 10 km.h⁻¹ zobrazuje podíl respondentů, kteří přiznali alespoň občasné překračování dovolené rychlosti do 10 km.h⁻¹ za poslední rok, ke všem respondentům, kteří odpovídali na otázku týkající se překračování dovolené rychlosti do 10 km.h⁻¹. Nejvíce respondentů, kteří přiznali překračování nejvyšší dovolené rychlosti do 10 km.h⁻¹ bylo v kraji Vysočina (92 %), Plzeňském kraji (91 %), Karlovarském (90 %) a Zlínském kraji (89 %). Nejméně řidičů podle dotazníkového průzkumu překračuje nejvyšší dovolenou rychlost v Jihočeském kraji, přesto je toto překračování 75 %.



Obr. 19: Překračování dovolené rychlosti do 10 km.h⁻¹ – dotazníkové šetření 2017

Číselný údaj o překračování dovolené rychlosti o více než 10 km.h⁻¹ zobrazuje podíl respondentů, kteří přiznali alespoň občasné překračování dovolené rychlosti o více než 10 km.h⁻¹ za poslední rok, ke všem respondentům, kteří odpovídali na otázku o překračování dovolené rychlosti o více než 10 km.h⁻¹.

O více než 10 km.h⁻¹ překračuje podle dotazníkových průzkumů rychlost nejméně řidičů v Pardubickém kraji, a to 48 %, naopak v Libereckém až 78 % a v Ústeckém a Moravskoslezském je to až 81 %.

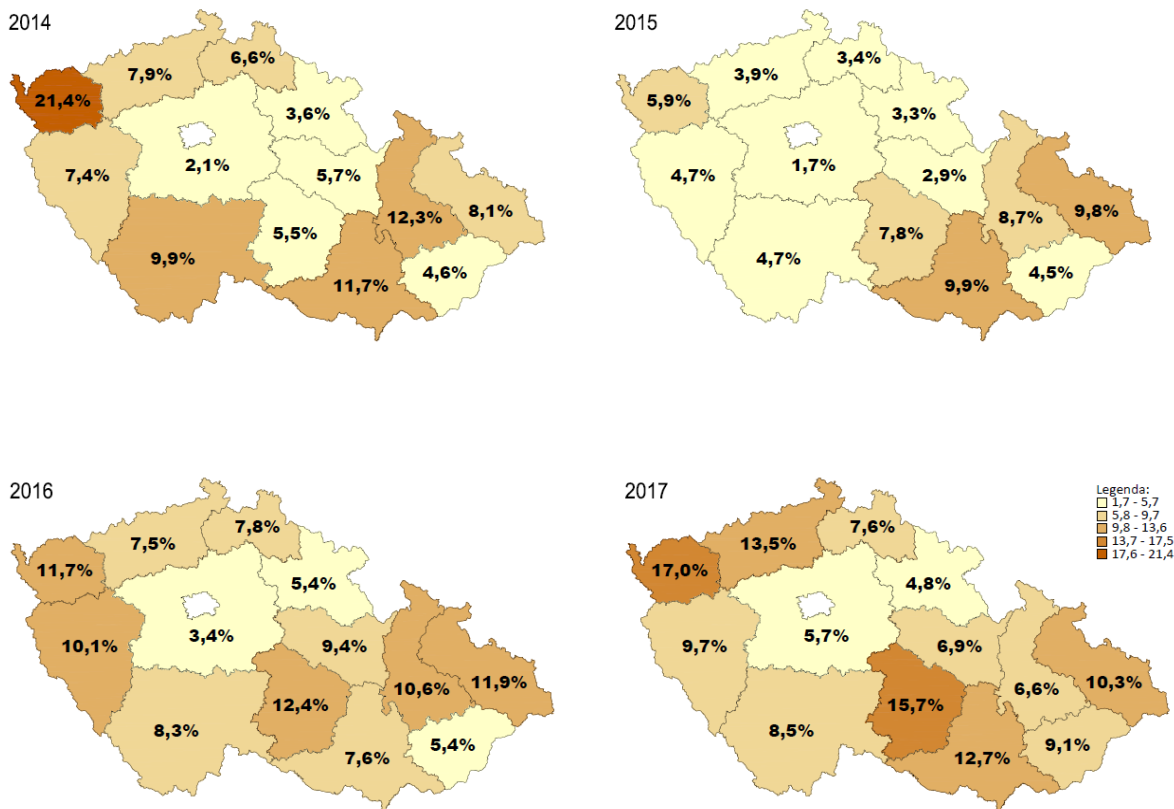


Obr. 20: Překračování dovolené rychlosti o více než 10 km.h⁻¹ – dotazníkové šetření 2017

3.3.2 Dodržování nejvyšší dovolené rychlosti v extravilánu

Číselný údaj vyjadřuje podíl vozidel překračujících nejvyšší dovolenou rychlost mimo obec, k celkovému počtu zaznamenaných vozidel. Vzhledem k výběru referenčních bodů mimo obec je bráno překračování o 10 km.h⁻¹ při rychlosti vozidel vyšší, než 100 km.h⁻¹ pro vozidla do 3,5 t a autobusy. Pro ostatní vozidla 90 km.h⁻¹.

Z pohledu vývoje překračování nejvyšší dovolené rychlosti mimo obec o více než 10 km.h⁻¹ bylo překračování nejvyšší v roce 2014 a 2017 nejvyšší v Karlovarském kraji. V roce 2015 to bylo v Jihomoravském a v roce 2016 na Vysočině. V roce 2017 se oproti roku 2016 zvýšilo překračování nejvyšší dovolené rychlosti v 7 krajích.

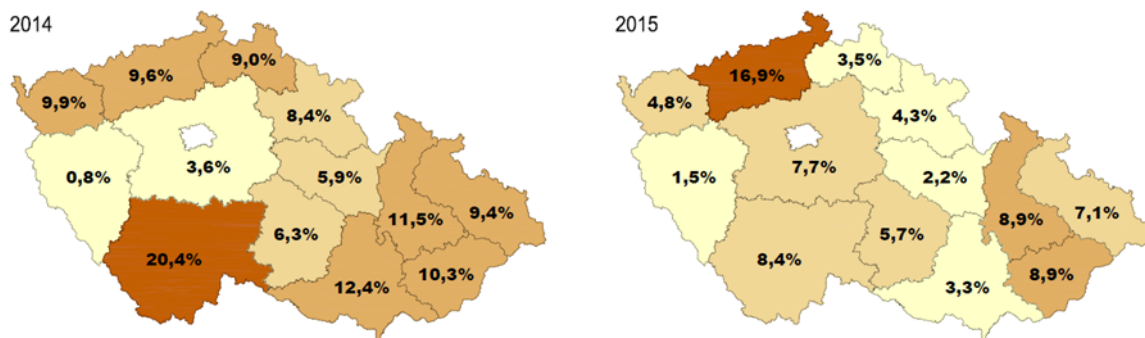


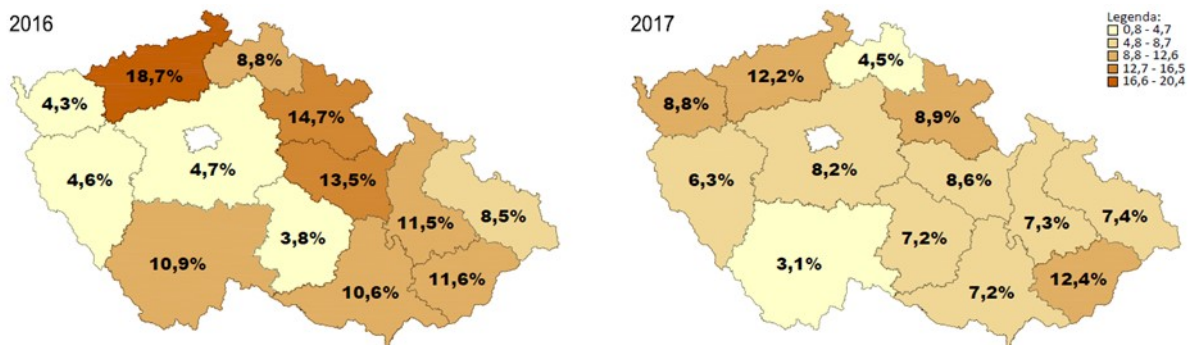
Obr. 21: Překračování nejvyšší dovolené rychlosti o více než 10 km.h⁻¹ v obci v letech 2014-2017 (data z terénu z 91 lokalit).

3.3.3 Dodržování nejvyšší dovolené rychlosti v intravilánu

Číselný údaj vyjadřuje podíl vozidel překračujících nejvyšší dovolenou rychlost v obci, k celkovému počtu zaznamenaných vozidel. V obci je bráno překračování o 10 km.h⁻¹ při rychlosti vozidel vyšší než 60 km.h⁻¹

Také pro překračování nejvyšší dovolené rychlosti v obci o více než 10 km.h⁻¹ byl rok 2016 vyšší, ačkoliv hodnoty překračování byly u některých krajů střední.

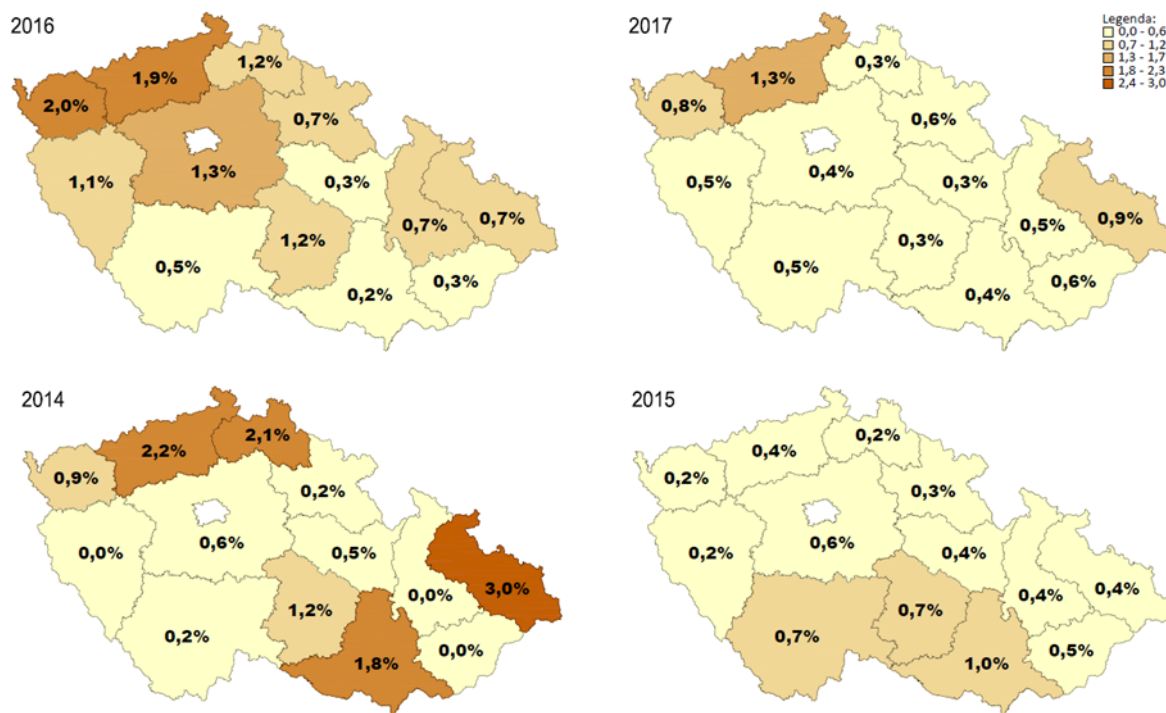




Obr. 22: Překračování nejvyšší dovolené rychlosti o více než 10 km.h⁻¹ v obci v letech 2014-2017

3.4 Denní svícení vozidel

Číselný údaj vyjadřuje podíl nesvítících vozidel, k celkovému počtu zaznamenaných vozidel. Výrazně nejnižší podíl nesvítících byl zjištěn v roce 2015, roky 2014 a 2016 byly téměř vyrovnané.



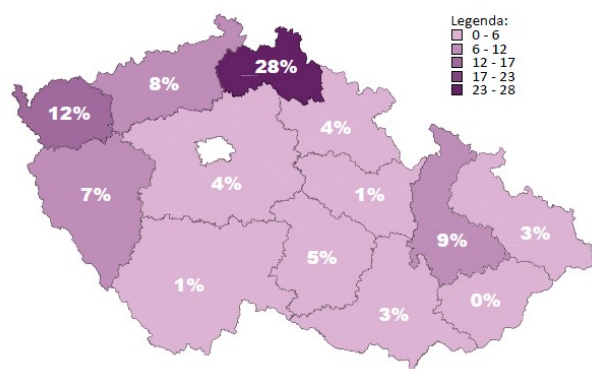
Obr. 23: Podíl nesvítících vozidel v letech 2014-2017

3.5 Jízda pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek

3.5.1 Jízda pod vlivem alkoholu

Číselný údaj zobrazuje podíl respondentů, kteří přiznali, že alespoň jednou řídili pod vlivem alkoholu za poslední rok, ke všem respondentům, kteří odpovídali na otázku týkající se řízení pod vlivem alkoholu.

Ve Zlínském kraji respondenti potvrzovali, že neřídí pod vlivem alkoholu, nízké procento bylo také v Pardubickém a Jihočeském kraji. Naopak jízdu pod vlivem alkoholu ve větší míře (28 %) přiznali respondenti z Libereckého kraje.

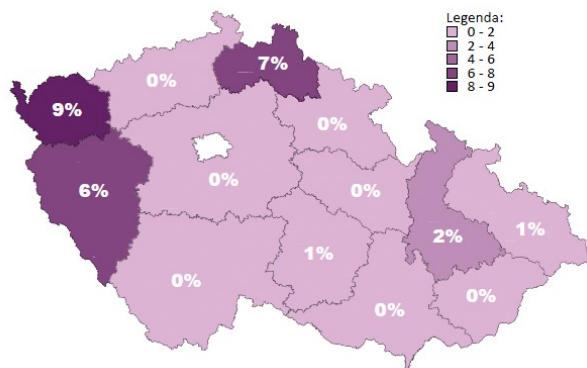


Obr. 24: Podíl řidičů, kteří řídí pod vlivem alkoholu – dotazníkové šetření 2017

3.5.2 Řízení pod vlivem jiných návykových látek

Mapa podílu řidičů, kteří řídí pod vlivem jiných návykových látek, zobrazuje podíl respondentů, kteří přiznali alespoň jedno řízení pod vlivem jiných návykových látek za poslední rok, ke všem respondentům, kteří odpovídali. Řízení pod vlivem návykových látek popírají respondenti z Jihomoravského, Zlínského, Jihočeského, Pardubického, Královéhradeckého i Ústeckého kraje, nejvyšší procento bylo zjištěno u respondentů z Karlovarského kraje (9 %).¹⁶

¹⁶ Výše uvedené výsledky je také možné získat po přihlášení do webové aplikace <http://dato.cdv.cz/cz/map/> je možné zjišťovat NUB v jednotlivých krajích, či v celé ČR,

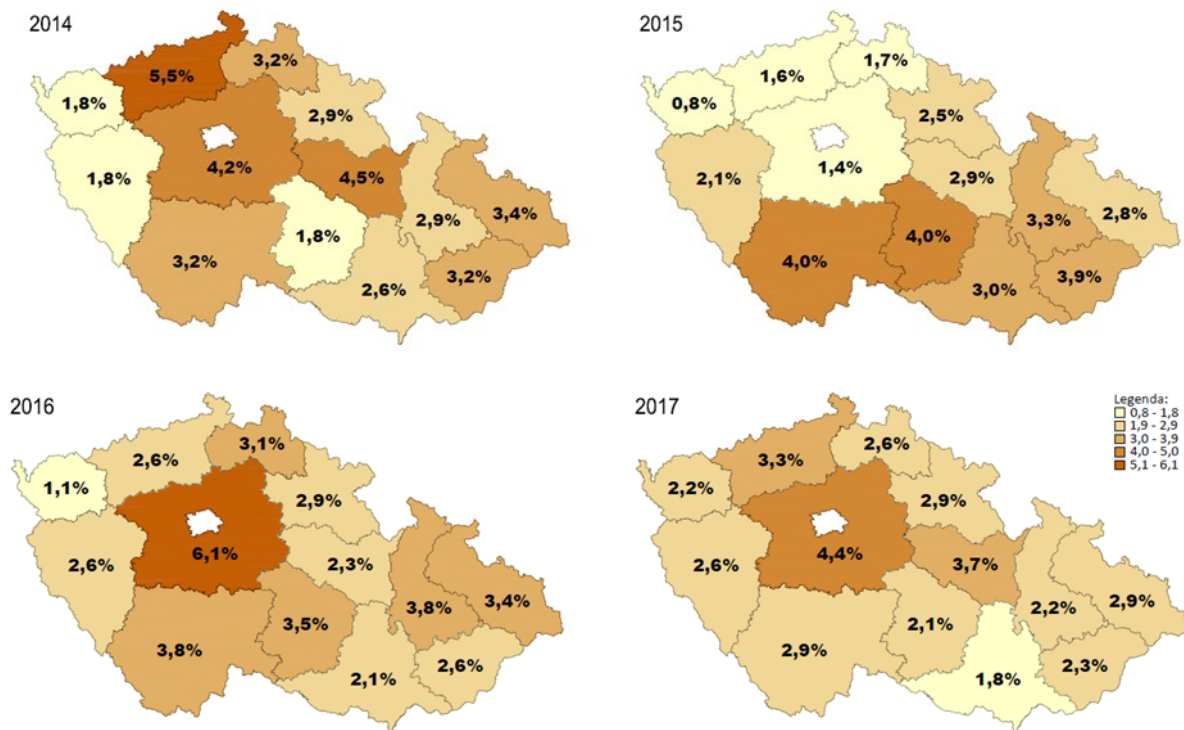


Obr. 25: Podíl řidičů, kteří řídí pod vlivem jiných návykových látek – dotazníkové šetření

3.6 Používání telefonu

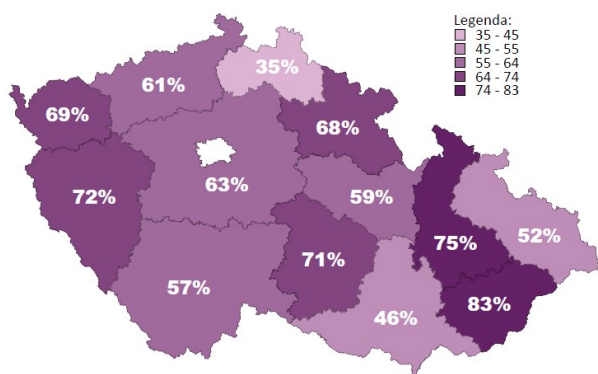
3.6.1 Používání telefonu za jízdy

Údaj vyjadřuje podíl telefonujících řidičů k celkovému počtu zaznamenaných řidičů. Nejméně telefonujících řidičů bylo zjištěno v roce 2015, v roce 2016 se tento podíl zvýšil. Nejvyšší podíl řidičů, kteří používali při řízení mobilní zařízení bez hands-free byl v roce 2014. V roce 2017 tyto hodnoty opět klesly: nejvíce řidičů telefonovalo ve Středočeském kraji – 4,4 %. Z dlouhodobého pohledu lze konstatovat, že kromě výjimek, se míra telefonování za jízdy řidiči drží kolem 2,5-3 %.



Obr. 26: Podíl telefonujících řidičů v letech 2014-2017 bez hands-free při řízení

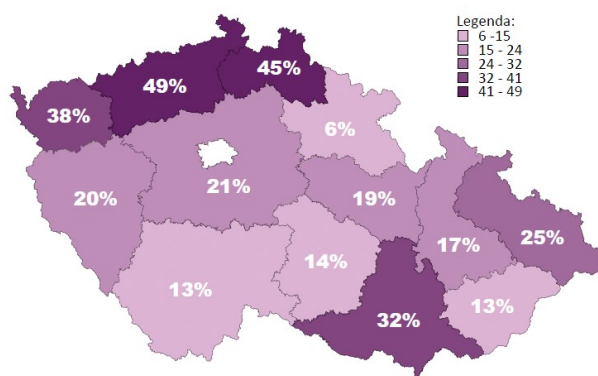
Číselný údaj zobrazuje podíl respondentů, kteří přiznali alespoň občasné telefonování bez hands-free při řízení za poslední rok, ke všem respondentům, kteří odpovídali na otázku k telefonování při řízení vozidla. Ve všech krajích respondenti přiznali míru telefonování za jízdy bez hands-free, nejméně tak telefonují řidiči v Libereckém kraji (35 %), nejvíce naopak ve Zlínském kraji (83 %).



Obr. 27: Telefonování při řízení bez hands-free v roce 2016 – dotazníkové šetření

3.6.2 Psaní SMS při řízení

Číselný údaj zobrazuje podíl respondentů, kteří přiznali alespoň občasné psaní SMS během řízení vozidla za poslední rok, ke všem respondentům, kteří odpovídali. Nejvíce ukázněných řidičů bylo mezi respondenty v Královohradeckém kraji (6 %), naopak nejvíce těch, kteří píšou SMS za jízdy bylo podle dotazníkového průzkumu v Ústeckém (49 %) a Libereckém (45 %) kraji.



Obr. 28: Podíl řidičů, kteří píšou SMS při řízení – dotazníkové šetření

3.7 Vazba mezi přímými a nepřímými ukazateli bezpečnosti

Data nepřímých ukazatelů bezpečnosti (NUB) jsou sledována dlouhodobě a lze je tedy využít ke srovnávání a hodnocení trendů. Byl zvolen následující postup (podobně jako při hodnocení prostřednictvím přímých ukazatelů bezpečnosti v kapitole 1.1):

1. Jako „výchozí“ byl zvolen rok 2014. Hodnoty NUB v tomto roce byly určeny jako průměr za ČR.
2. V „koncovém“ roce 2020 byly stanoveny hodnoty, uvedené v kapitole 3.1.
3. Mezi těmito body byl vytyčen lineární trend. S jeho využitím lze srovnávat aktuální stav a předpokládaný trend.

Tímto způsobem byly posouzeny hodnoty NUB v roce 2017 - výsledek shrnuje Tab. 19. Z toho pro jednotlivé kraje konkrétně vyplývá, na které problémy by měly být zaměřeny aktivity. Zlepšení situace bude reflektováno změnou hodnot NUB směrem k předpokladu (trendu), ideálně i k jeho překonání.

	telefonování	nepřipoutaní řidiči	cyklisté s přilbou	děti s přilbou	odstup nad 4 s mezi vozidly
Jihočeský	červená	červená	zelená	červená	červená
Jihomoravský	zelená	zelená	červená	zelená	červená
Karlovarský	červená	oranžová	zelená	zelená	červená
Královéhradecký	červená	červená	prázdná	prázdná	červená
Liberecký	červená	oranžová	zelená	zelená	červená
Moravskoslezský	červená	červená	prázdná	prázdná	červená
Olomoucký	červená	zelená	prázdná	prázdná	červená
Pardubický	červená	oranžová	prázdná	prázdná	červená
Plzeňský	červená	oranžová	prázdná	prázdná	červená
Středočeský	červená	červená	červená	červená	červená
Ústecký	červená	červená	prázdná	prázdná	červená
Vysočina	oranžová	červená	prázdná	prázdná	červená
Zlínský	červená	červená	červená	červená	červená

Tab. 19: Přehled plnění vybraných nepřímých ukazatelů pro monitoring implementace Revidované NSBSP

Poznámka: červené buňky aktuální výsledek je neuspokojivý
 oranžové buňky aktuální výsledek je v souladu s předpokladem
 zelené buňky aktuální výsledek je uspokojivý
 prázdné buňky označují případy, kde bylo prováděno pilotní měření, v 2018 měření v celé ČR

4 Plnění Akčního programu

SHRNUTÍ K

Využívání nástrojů směrnice „Bezpečná infrastruktura“, resp. její implementace do zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v pozdějším znění, je stále na nedostatečné úrovni především na síti silnic II. a III. třídy (MK). Zákon nezakazuje využití všech nástrojů i na silnice ve správě krajů. Jako nezbytné je především získat i na krajskou úroveň odborně vyškolené odborníky. Ministerstvo vnitra, resp. Policie ČR je subjektem, který nemůže suplovat činnost odpovědných firem (SÚS) na krajské (místní) úrovni. Než bude dostatek odborných pracovníků je zapotřebí postupovat v souladu s doporučení a informacemi poskytnutými Policií ČR. Ředitelství silnic a dálnic je subjektem, který tyto nástroje využívá s efektivitou a následnou eliminací problémových úseků na síti dálnic a silnic TEN T. Provedlo BI i na vybraných silnicích I. třídy v krajích ČR. Využívá se aplikace CEBASS.

Nehodové lokality jsou postupně sanovány i na úrovni krajů a obcí.

Odstraňování reklamních zařízení u dálnic a silnic I. třídy probíhá i přes iniciativu Ministerstva dopravy - ŘSD, stále nedostatečným tempem. Je to především z důvodů neplnění povinnosti majitelů reklamních zařízení tyto odstranit a nedostatek finančních prostředků a personálních zdrojů správních orgánů na jejich odstraňování

Ze strany krajů a obcí je vyvíjena aktivita pro maximální využití zákona s cílem odstranit reklamní zařízení z pozemků okolo silnic. Střet s pevnou překážkou je stále jednou ze závažných příčin dopravních nehod s vážnými následky. Jednou z možných příčin, proč není legislativa využívána ve větší, míře může být nedostatek finančních prostředků a personálních zdrojů na jejich odstraňování.

Výstavba obchvatů měst a obcí je jednou z aktivit, která je realizována v uspokojivé míře a to jak na silnicích I. třídy tak i na komunikacích ve správě krajů. Byly realizovány obchvaty především na silnicích I. třídy, kde byla vyřešena vysoká intenzita dopravy na průtazích obcí. Obchvaty měst a obcí ve správě krajů ČR jsou realizovány v dostatečné míře. Počítá se jen s minimální výstavbou nových obchvatů.

Opatření pro zklidnění dopravy v intravilánových oblastech jsou realizována v uspokojivé míře na všech úrovních: Od silnic I. třídy až po MK. Aktivity pro zklidnění dopravy při

vjezdech do obcí a měst – instalace vjezdových ostrůvků, je stále prováděno v malé míře, především na komunikacích ve správě krajů.

Pro zvýšení bezpečnosti chodců je realizováno opatření – zvýšení bezpečnosti přechodů nejen stavebními úpravami, ale také využitím moderních systémů pro detekci chodce.

Revize rozhledových trojúhelníků křižovatek je prováděna především ze strany Ministerstva vnitra – Policie ČR. Při revizi byly shledány závažné nedostatky především na místních komunikacích. ORP jsou proto vyzvány, aby prováděly tuto činnost v pravidelných intervalech. Podle poskytnutých dat je prováděna s rozdílnou frekvencí: Od provádění měsíčních kontrol až po roční kontrolu.

Výstavba okružních křižovatek probíhá kontinuálně, ve všech krajích, jako jeden z činitelů bezpečné pozemní komunikace.

Technická opatření na křižovatkách silnic jsou ve většině ORP prováděna. Jedná se technická řešení až po stavební úpravy na okružní křižovatky. Převážně je instalováno nové dopravní značení výměnou za zastaralé, zvýraznění dopravního značení retroreflexními deskami, úprava vodorovného značení, instalována jsou dopravní zrcadla, nasvětlení křižovatek a další opatření.

Zajímavostí je zavedení zón s předností zprava v samostatných sídlištních lokalitách v Mostě.

Revize vybavení komunikací z hlediska bezpečnosti je prováděna. Závažný identifikovaný problém je:

Ochrana kolmých čel propustků pod cizími sjezdy,

vydání souhlasu s kácením vegetace, která bezprostředně ohrožuje bezpečnost silničního provozu.

Zda vešla v platnost revize Technických podmínek 99 - Vysazování a ošetřování silniční vegetace, nebyla podána informace.

Závažné nedostatky, které byly identifikovány, jsou:

Nevyhovující svodidla,

zastaralé směrové dopravní značení,

poškozené zařízení,

špatná retroreflexe fólií.

Vzhledem k tomu, že jsou to nedostatky, se kterými se denně setkávají účastníci provozu na PK na všech typech pozemních komunikací, je nezbytné, aby správci PK věnovali zvýšenou pozornost právě těmto identifikovaným závažným nedostatkům, které mají přímý dopad na bezpečnost.

Pro bezpečnost motocyklistů jsou instalována svodidla proti podjetí pouze v omezené míře. Je to jedno z mála opatření, které může vysoce efektivně pomoci snížit následky nárazu motocyklisty do svodidel.

Ministerstvo dopravy věnuje velkou pozornost zabezpečení železničních přejezdů, s cílem eliminovat srážky vozidel s kolejovou dopravou. Ve zprávě o plnění Akčního programu je podána informace od roku 2012 s informací o systematické výměně zabezpečovacích zařízení.

Zkvalitnění dopravního značení na železničních přejezdech v kříženích s pozemními komunikacemi je prováděno zejména na základě oznámení o nedostacích ze strany Policie ČR.

Problematika přetížení nákladních vozidel je řešena. Nejedná se jen o zvýšenou opotřebenost komunikace jízdou s přetíženým vozidlem, ale také o aspekt snížení ovladatelnosti přetíženého vozidla a tím i možnosti vzniku dopravní nehody. Na území ČR je prováděno jak vážení vysokorychlostní tak i nízkorychlostní. Nově jsou vytipována místa pro umístění vážních systémů v krajích ČR.

V rámci projektu C-ROADS jsou zaváděny na dálnicích kooperativní systémy. Na dálniční síti jsou v provozu kamerové systémy bez dalších funkcionalit. Dálniční síť je vybavena systémy pro automatickou kontrolu vozidel nedodržujících pravidla provozu na pozemních komunikacích - na 3 místech dálnice D1.

eCall byl zprovozněn a napojen do JSDI.

V oblasti zavádění ITS do řízení provozu jsou obce mnohem dále:

na přechodech pro chodce systémy pro odhalení jízdy na červenou – Neratovice a Most.

V Českých Budějovicích je instalována dopravní ústředna, kde jsou napojeny kamery z křižovatek i kamery MP z celého města. Připravuje se telematika pro další zapojení inteligentních systémů. V současné době mobilní kamerový systém pro kontrolu placeného parkování.

V Hradci Králové jsou vytipovány 2 lokality pro detekci jízdy na červenou: Rašínova tř. I/37/ Veverkova MK3 a ul. Okružní I/35/, Pouchovská III/2997.

Pardubice mají systémy na všech křižovatkách řízených SSZ v rámci projektu Inteligentní dopravní systém v Pardubicích.

Vysoké Mýto silnice I/35, detekce jízdy na červenou, v intravilánu obce.

Jihlava křižovatka silnice II/602 s III/523.

Brno - křižovatka ulic Ostravská - Olomoucká, Sportovní - Reissigova, Cimburkova a Doubí - Adamovská.

SHRNUTÍ V

Pravidelná kontrola technického stavu vozidel je jedním z předpokladů bezpečnosti vozidel. Při kontrolách technického stavu odpovědnými subjekty: Ministerstvem vnitra a Ministerstvem dopravy, resp. C PSPD, byly shledány závady v technickém stavu vozidel. Zvláště vysoké nebezpečí vzniku dopravní nehody z důvodu nevyhovujícího technického stavu vozidla je u vozidel pro přepravu cestujících.

Vážení vozidel je zajištěno Ministerstvem vnitra, Ministerstvem financí – Generálním ředitelství cel a Ministerstvem dopravy, resp. C PSPD. Ředitelství silnic a dálnic zajišťuje nízkorychlostní a vysokorychlostní vážení vozidel na dálnici. Dále má vytipovaná místa na silnicích I. třídy.

V 10 krajích ČR je vážení vozidel zajištěno.

Zvyšování informovanosti motoristické veřejnosti o bezpečných systémech ITS poskytují Ministerstvo dopravy prostřednictvím C PSPD, dále v rámci krajů krajsí koordinátoři BESIP. Tato aktivita je stále málo plněna, zvláště s ohledem na to, že informovanost řidičů je pořád na nízkém stupni znalostí, jak systémy fungují a kdy a jak řidiče podporují.

SHRNUTÍ Ú

Do podání informace o tom, jak jsou plněny aktivity v oblasti působení na účastníka provozu na pozemních komunikacích, byly za rok 2017 poprvé podány informace od příjemců podpory z Fondu zábrany škod. Příjemci realizují velké množství preventivních aktivit, které pokrývají buď problematiku krajskou, nebo cílí přímo na vybranou skupinu účastníků provozu na pozemních komunikacích, případně svými aktivitami oslovují vysoké procento řidičské populace. Projekty jsou zaměřené na celé spektrum preventivního působení.

Jedná se tyto subjekty:

ČKP – Linka pomoci řidičům 1224,

CTECH s.r.o. Nebouram.cz

DEKRA CZ a.s. Nehodou to začíná

PERICULUM, z.s., The Action New Generation

DEKRA CZ a.s., Nehodou to začíná

Asociace Záchranný kruh, z.s., Ty to zvládneš

Bezpečně na silnicích o.p.s., Učme se přežít

Dopravní výchova je součástí Rámcových vzdělávacích programů již od školního roku 2013/2014 a každý rok je pedagogické veřejnosti vytvořen nový metodický a výukový materiál, který je vytvořen pod záštitou Ministerstva dopravy, samostatného oddělení BESIP.

Na vzdělávání pedagogů se také podílí Ministerstvo mládeže tělovýchovy a sportu, které vytvořilo vzdělávací materiály v oblasti prevence návykových látek.

Metodická podpora pro zapojení rodičů do systému DV ze strany MD, samostatného oddělení BESIP je dostupná na web stránce RODIČ: <http://www.ibesip.cz/cz/rodic>

MŠMT zařadilo vzdělávací program „Dopravní úrazy jako nejčastější příčina dětských úrazových úmrtí“ je zařazen do nabídky Národního institutu pro další vzdělávání

Podpora dopravní výchovy je poskytnuta i ze strany krajů: jedná se především o Materiální a metodickou podporu na realizaci dopravní výchovy prostřednictvím nákupu pomůcek pro výuku dopravní výchovy. Řada krajů poskytuje i metodickou podporu zapojování rodičů do systému dopravní výchovy, např. vhodnými informačními letáky, na výstavách a různých akcích v MŠ a ZŠ. Ve většině ORP je výuka dopravní výchovy podporována stejným způsobem:

Ministerstvo dopravy realizovalo preventivní aktivity zaměřené na řidiče motocyklu. Byly uskutečněny formou web stránek MD, samostatného oddělení BESIP <http://www.ibesip.cz/cz/motocyklista>

Preventivně informační aktivity zaměřené na používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů, zvláště na zadních sedadlech byly uskutečněny formou Prostřednictvím web stránek MD, samostatného oddělení BESIP <http://www.ibesip.cz/cz/rodic/deti-v-aute>

Preventivně informační aktivity zaměřené na specifickou problematiku účastníků provozu na pozemních komunikacích v roli chodce, a to občany seniorského věku a občany se sníženou schopností pohybu nebo orientace byly realizovány prostřednictvím web stránek MD, samostatného oddělení BESIP <http://www.ibesip.cz/cz/senior>

Byly uspořádány kontaktní semináře a besedy pro seniory (např. Seniorská akademie atd.).

Preventivně informační aktivity zaměřené na bezpečnou jízdu a viditelnost cyklistů a bezpečné převážení dětí na kole byly realizovány. Prostřednictvím web stránek MD, samostatného oddělení BESIP: <http://www.ibesip.cz/cz/cyklista> a na facebooku BESIP.

KK BESIP prostřednictvím kontaktních kampaní (aktivit) v krajích ČR.

Byly uskutečněny celostátní a místní kampaně zaměřené na bezpečné chování chodců a řidičů na železničních přejezdech s ukázkovým řešením krizových situací na přejezdech.

Aktivity byly uskutečněny prostřednictvím web stránek MD, samostatného oddělení BESIP: <http://www.ibesip.cz/cz/chodec>

Prostřednictvím kontaktních kampaní (aktivit) KK BESIP v krajích ČR a na facebooku BESIP.

Podpora řidičů pro řešení kritických situací formou ukázkového řešení porušení zákona na železničních přejezdech je dostupná na: <http://www.ibesip.cz/cz/ridic/zasady-bezpecne-jizdy/zeleznicni-prejezdy>

Ministerstvo vnitra uskutečnilo preventivně informační aktivity zaměřené na dodržování nejvyšší dovolené rychlosti, zvláště ze strany mladých řidičů, s důrazem na rozvoj bezpečného chování.

Preventivně informační aktivity na snížení počtu a následků disko nehod byly uskutečněny na regionální a místní úrovni. Aktivity byly realizovány formou kontaktních aktivit, besed, při dohledu, prostřednictvím médií (rozhlas, TV, sociální sítě, letáky, konference, jiné)

Ministerstvo obrany zaměřilo preventivně informační aktivity na zaměstnance resortu MO a jejich rodinné příslušníky.

Ministerstvo zdravotnictví preventivně informační aktivity se explicitně a výhradně nezaměřovaly na problematiku účastníků provozu „v roli chodce“. Pro dotčenou cílovou skupinu např. akce Hygienické stanice hlavního města Praha - Dny zdraví a besedy s tématikou prevence úrazů.

http://www.hygpaha.cz/dokumenty/dny-zdravi-v-hl--m--praze-2310_2310_437_1.html

Ministerstvo vnitra uskutečnilo preventivně informační aktivity zaměřené na nebezpečí plynoucí z užívání alkoholu, návykových látek a léků, nejen pro řidiče.

Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy preventivně realizovalo preventivní aktivity zaměřené na prevenci užívání návykových látek, nejen řidiči. Byly vytvořeny vzdělávací materiály.

Ministerstvo obrany

Preventivně informační aktivity zaměřené na zaměstnance resortu MO, jejich rodinné příslušníky a veřejnost při organizování a provádění akcí v oblasti komunikace a vztahu s veřejností s cílem informovat o nebezpečích plynoucích z užívání alkoholu, návykových látek a léků nejen pro řidiče, ale také pro ostatní účastníky silničního provozu byly realizovány.

Kraje

Preventivně – informační aktivity zaměřené na nebezpečí plynoucí z užívání alkoholu a jiných návykových látek pro řidiče realizují v samostatné působnosti tři kraje. Další kraje realizují tyto činnosti prostřednictvím Centra služeb pro silniční dopravu, krajského koordinátora BESIP, příspěvkových organizací či koordinací aktivit ve spolupráci se subjekty financovanými z FZŠ.

Ministerstvo dopravy

V roce 2017 byly provedeny dva vrchní státní dozory při provádění zkoušek z odborné způsobilosti žadatelů o řidičské oprávnění.

Obce

Stížnosti na kvalitu výuky v autoškolách se téměř nevyskytují. Pokud by se stížnost objevila, řeší problém SOD.

Ukázkový příklad je z Plzně:

V případě stížnosti na kvalitu výuky nebo výcviku v autoškole je ihned provedena kontrola u provozovatele autoškoly. Dle závažnosti zjištěných závad je postupováno ve smyslu zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorového vozidla. Ze strany ORP je namátkově kontrolována výuka v autoškolách. Dále je prováděna kontrola výcviku žadatelů o řidičská oprávnění v provozu na pozemních komunikacích pracovníky Odboru registru vozidel a řidičů Magistrátu města Plzně se součinností s PČR, Krajského ředitelství policie Plzeňského kraje, Městské ředitelství policie Plzeň, Dopravní inspektorát Plzeň.

Ministerstvo dopravy:

Bodový systém je pravidelně vyhodnocován a zveřejňován na stránkách MD:

[http://mdcr.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-\(2\)/Zprava_B-Prestupky.pdf.aspx](http://mdcr.cz/getattachment/Statistiky/Silnicni-doprava/Statistiky-k-bodovemu-hodnoceni/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu/Statistiky-prestupku-a-trestnych-cinu-za-rok-2-(2)/Zprava_B-Prestupky.pdf.aspx)

Ministerstvo vnitra:

Na základě vyhodnocení účinnosti bodového a sankčního systému byla Ministerstvem vnitra identifikována potřeba změny legislativy.

Ministerstvo financí – generální ředitelství cel:

Legislativní kroky ke zvýšení vymahatelnosti nezaplacených blokových pokut nebyly předmětem legislativních činností.

Kraje

Ve čtyřech krajích je prováděno pravidelné vyhodnocování vymahatelnosti práva v oblasti dopravních deliktů. Úspěšnost vymáhání stanovených přeshraničních sankcí se dle jednotlivých krajů různí, například v Ústeckém kraji činí 7 % a v dalších čtyřech krajích činí úspěšnost vymahatelnosti 50-60 %.

Obce

Procento vymahatelnosti sankcí v jednotlivých ORP se velmi liší. Vzhledem k tomu, že MF vydalo jednotnou metodiku k postupu pro vymáhání, je na zamyšlení, kde je prostor pro zvýšení vymahatelnosti sankcí.

Nejlépe jsou s vymahatelností ORP, která uvádějí % vymáhání sankcí 91-100 %. Na druhé straně jsou ORP, která uvádějí úspěšnost mezi 5-10 %.

Jako prospěšné se jeví poskytnutí „dobré praxe“ v ORP těm, kteří se potýkají s problémy ve vymáhání sankcí.

Ministerstvo vnitra

Kontroly ze strany Policie ČR jsou intenzivně zaměřené na dodržování pravidel silničního provozu – viz tabulka kontrol a zjištěných přestupků a kontrolovaných vozidel.

Měření rychlosti, vč. tzv. úsekové rychlosti vozidly je prováděno na dálnicích.

Bezpečná vzdálenost mezi vozidly nebyla legislativně definována, tudíž nemůže být postihována.

Ministerstvo obrany

Provádí kontroly používání bezpečnostních pásů u vozidel ozbrojených sil a u vozidel ve vojenských objektech.

Kraje

Dohled nad dodržováním pravidel silničního provozu, zejména měření rychlosti vozidel v působnosti obcí/měst je prováděno ve 12 krajích ČR, z toho v 8 krajích je prováděno měření se záznamem přestupce.

Obce

137 ORP provádí orientační měření překročení nejvyšší dovolené rychlosti jízdy, z toho měření se záznamem přestupce se provádí v 61 ORP.

Počet zaznamenaných přestupků překročení nejvyšší dovolené rychlosti jízdy je od 40 751 do 5 přestupků. Z toho je zaznamenaných trestných činů 45.

Dohled nad zranitelnými účastníky provozu za strany městské policie je prováděn převážně v exponovaných hodinách, tj. příchodu a odchodu ze, a do školy. Opatření je efektivní, většina ORP uvádí, že došlo k poklesu střetů s chodci.

Kontrola přítomnosti alkoholu u řidičů ze strany městské policie v ORP, kde je tato policie ustanovena, je prováděna. Počet zjištěných přestupků byl v řádech několika případů až po několik desítek zjištěných přítomností alkoholu při řízení. Vymyká se Žďár nad Sázavou s 874 přestupky a Nymburk s 1 245 zjištěnými přestupky. Většina ORP konstatovala, že počet kontrol na zjištění přítomnosti alkoholu u řidičů se nezvýšil.

Ministerstvo dopravy

Návrh změny povinnosti používání cyklistických přileb v zákoně č. 361/2000 Sb. nebyl předložen.

Legislativní úprava podmínek provozu elektrokol/elektrokoběžek není předmětem novely zákona.

Legislativní úprava podmínek řešící úpravu bezpečné vzdálenosti mezi vozidly není předmětem novely zákona.

Legislativní úprava podmínek řešící zavedení alkolocku není předmětem novely zákona.

Ministerstvo zdravotnictví

Vyhodnocení možnosti právní úpravy podmínek pro udržení schopnosti bezpečného řízení osob nad 65 let věku: bylo provedeno, informace je bez upřesnění.

Ministerstvo dopravy

Ve spolupráci s MV bylo vyhodnoceno, že je zapotřebí zavést účinnější postihy za opakované porušení zákazu řízení.

Ve spolupráci s MV bylo vyhodnoceno, že je zapotřebí zavést účinnější postihy pro řidiče, kteří nedodrží nejvyšší dovolenou rychlost jízdy, zneužívají alkohol a návykové látky.

Ve spolupráci s MV bylo vyhodnoceno, že je zapotřebí stanovit přísnější podmínky bodového hodnocení pro začínající řidiče s praxí do 2 let.

Kraje

Jihočeský, Liberecký a Zlínský kraj disponují plně kompatibilními krajskými strategiemi bezpečnosti silničního provozu. Dalších šest krajů uvedlo, že krajské strategie mají pouze

částečně kompatibilní. V ostatních krajích je systém bezpečnosti řízen prostřednictvím koordinátora BESIP a Komise dopravy (Olomoucký kraj), ve spolupráci s Policií ČR jsou sledovány nehodové úseky a příčiny nehod (Ústecký kraj), ve spolupráci s Krajskou správou silnic jsou tipovány a odstraňovány nehodové lokality (Středočeský kraj) a prostřednictvím výboru pro dopravu a krajského koordinátora BESIP (Moravskoslezský kraj). Hl. m. Praha má částečně kompatibilní NSBSP a v roce 2018 plánuje zahájit zpracování krajské strategie BESIP, stejně jako v Karlovarském kraji. V Jihomoravském kraji je přenos informací o BESIP od centrálních institucí k jednotlivým složkám veřejné správy realizován prostřednictvím zprostředkovaných diskuzí.

Obce

V ORP nejsou zpracovány místní strategie bezpečnosti silničního provozu plně kompatibilní s NSBSP.

V ORP, kde je vytvořena „místní strategie“, jsou za realizaci opatření pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu odpovědní útvary z městského úřadu/magistrátu ve spolupráci s městskou policií.

5 ZÁVĚR

5.1 Plnění strategických cílů

Stanoveného cíle snížení počtu usmrcených osob pro rok 2017 nebylo dosaženo. Ve srovnání s rokem 2016 klesl počet usmrcených do 24 h pouze o 43 osob, do 30 dnů o 34 osob. Oproti stanovenému předpokladu pro rok 2017 však zemřelo do 24 h o 75 osob více, do 30 dnů o 114 osob více. **I přes dosažený pokles v počtu usmrcených v roce 2017 pokračuje zaostávání v dosažení předpokládaného stavu do roku 2020. Počet usmrcených v roce 2017 zaostal za předpokladem o 17,5 % (do 24 h) a dokonce o 24,6 % (do 30 dnů).**

**OPROTI STANOVENÝM PŘEDPOKLADŮM REALIZACE REVIDOVANÉ NSBSP
ZEMŘELO NA NAŠICH SILNICÍCH V LETECH 2012–2017
O 410 OSOB VÍCE DO 24 H PO NEHODĚ
A NAVÍC JEŠTĚ O 145 OSOB VÍCE DO 30 DNŮ PO NEHODĚ.**

U počtu těžce zraněných osob dále pokračoval dlouhodobě příznivý vývoj a v roce 2017 došlo opět k jejich poklesu. Ve srovnání s rokem 2016 se snížil počet těžce zraněných o 241 osob. Oproti vytýčenému předpokladu pro rok 2017 je počet těžce zraněných nižší o 100 osob. **Počet těžce zraněných je o 4,1 % lepší než stanovený předpoklad. Tento výsledek je však jen zdánlivě pozitivní, poněvadž signalizuje, nedostatečnou účinnost použitých bezpečnostních opatření, která neumožnila zabránit smrtelným následkům nehod. Rovněž z něho vyplývá, že účinných opatření nebylo realizováno dostatek.**

Úspěšné snížení počtu zraněných příznivě ovlivnilo i celkový deficit vyjádřený ekvivalentem závažnosti nehod, který se oproti roku 2016 snížil o 8,7 %. Jeho hodnota je však oproti předpokládané úrovni stále o 4,6 % vyšší. Toto jeho použití poukazuje na jeho užitečnost z hlediska souhrnného a objektivního posouzení celkového vývoje.

Z hlediska mezinárodního porovnání se úroveň nehodovosti v České republice v roce 2017 významně zlepšila. V porovnání zemí EU se dostala na 15. místo a s počtem 49 usmrcených osob na 1 mil. obyvatel, ale stále ještě překračuje o 10 % průměr států EU. V roce 2009 byla ČR na 18. místě a s počtem 86 usmrcených osob na 1 mil. obyvatel překračovala o 23 % průměr států EU, v roce 2015 se propadla až na 21. místo

a překračovala o 36 % průměr zemí EU. **Celkově se postavení v úrovni nehodovosti v České republice v porovnání s ostatními státy EU začalo v posledních letech zlepšovat, stále však zaostává za předpokládanou úrovní.**

Při souhrnném hodnocení úrovně a vývoje bezpečnosti na celé silniční síti krajů nejlepšího výsledku dosáhly kraje Karlovarský, Olomoucký a Královéhradecký. Naopak nejnebezpečnější byl vyhodnocen kraj Jihočeský, Vysočina a Plzeňský.

Z porovnání závažných následků nehod vztažených na dopravní výkon jednoznačně vyplývá vysoký bezpečnostní standard, který dálnice poskytují svým uživatelům. Zhruba 5x horší bezpečnost poskytují silnice I. třídy. Nejhorší je situace na silnicích III. třídy.

Na dálnicích se díky výraznému snížení počtu usmrcených podařilo snížit ekvivalent závažnosti nehod, čímž došlo k mírnému zlepšení situace. Z dlouhodobého pohledu je však i při uvážení nárůstu délky dálnic i dopravního výkonu vývoj nehodovosti na dálnicích neuspokojivý. Dominujícím druhem nehody je dlouhodobě srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem. Tyto srážky jsou způsobeny nejčastěji zezadu a za neztížených povětrnostních podmínek.

Poslední vývoj závažných následků na silnicích I. tříd se díky poklesu počtu usmrcených i těžce zraněných jeví jako mírně pozitivní a ekvivalent závažnosti nehod dosáhl nejnižší hodnoty za sledované období. Nicméně pouze v ukazateli těžce zraněných se podařilo naplnit stanovený předpoklad pro rok 2017, proto je třeba vývoj označit jako stále neuspokojivý. V intravilánu dochází k menšímu počtu závažných následků (20 %) než v extravilánu. V intravilánu i extravilánu je dominantním druhem nehody srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem a příčiny jsou zejména v nedodržování pravidel silničního provozu a v neohledupném chování řidičů. V intravilánu jsou navíc závažným problémem srážky s chodcem. V extravilánu jsou dále závažným problémem srážky se stromem.

Souhrnně na silnicích II. a III. třídy došlo k celkovému mírnému zlepšení situace v roce 2017 oproti roku 2016 u kategorie usmrcených (pokles o 9 osob) i těžce zraněných došlo (o 49 osob). Ekvivalent závažnosti demonstruje pozitivní vývoj situace, když bylo dosaženo lepšího než předpokládaného výsledku. Vytyčený předpoklad byl dosažen v kategorii těžce zraněných a v celkové hodnotě ekvivalentu závažnosti nehod. Při porovnání vývoje ekvivalentu závažnosti nehod byl nejlepší celkový vývoj na silnicích II. a III. třídy zaznamenán v kraji Olomouckém, Karlovarském, Středočeském a Královehradeckém.

Naopak ve vývoji zaostávají kraje Jihočeský, Vysočina, Pardubický a Moravskoslezský.

Souhrnně došlo na místních komunikacích k horšímu vývoji oproti celostátnímu. Na místních komunikacích se nepodařilo naplnit vytýčený předpoklad pro rok 2017 ani v jednom ze sledovaných ukazatelů. Vývoj na tomto typu pozemních komunikací je dlouhodobě nedostatečný.

Na komunikacích hl. m. Prahy bylo dosaženo kvalitního výsledku a došlo k naplnění všech předpokládaných cílů. Souhrnně je vývoj závažných následků nehod na komunikacích hl. m. Prahy ukázkovým příkladem řešení nehodovosti v naší republice. Počet usmrcených i ekvivalent závažnosti v roce 2017 již dosáhl úrovně dokonce nižší, než je předpokládaná pro cílový rok 2020.

	Ministerstvo dopravy		KOMUNIKACE II. A III. TŘÍDY														hlavní město Praha	místní komunikace	
	silniční síť celkem	dálnice	silnice I. třídy	kraje – celkem	Středočeský	Jihočeský	Plzeňský	Karlovarský	Ústecký	Liberecký	Královéhradecký	Pardubický	Vysočina	Jihomoravský	Olomoucký	Zlínský	Moravskoslezský	hlavní město Praha	místní komunikace
usmrceno	↑	↑	↑	↑	↓	↑	↑	↓	↓	↑	↓	↑	↑	↑	↓	↓	↓	↓	↑
těžce zraněno	↓	↑	↓	↓	↓	↑	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↑
ekvivalent závažnosti nehod	↓	↑	↓	↓	↓	↑	↓	↓	↓	↓	↓	↓	↑	↓	↓	↓	↓	↓	↑

Obr. 20: Souhrnný přehled plnění předpokladů strategických cílů – snížení počtu usmrcených a těžce zraněných osob (rok 2017 skutečnost/předpoklad)
Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Legenda:



více než stanovený cíl



splněno (s tolerancí 3 %)



méně než stanovený cíl



výrazně vyšší/nížší (o 10 % a více)

Předpokládaná ekonomická ztráta způsobená nehodovostí v silničním provozu za rok 2017 činí přibližně 71,1 mld. Kč. Dle zhodnocení ekonomických dopadů způsobených nehodovostí patří do skupiny s nejvyšším dopadem na 1 obyvatele přesahující částku 7 tis. Kč hl. m. Praha, kraj Ústecký, Jihočeský, Středočeský, Liberecký a Vysočina. Naopak nižší dopady s částkou pod 6 tis. Kč vykazují kraj Moravskoslezský, Jihomoravský, Olomoucký a Zlínský.

5.2 Plnění dílčích cílů

Při celkovém zhodnocení vážných následků v roce 2017 na celé silniční síti ukazatelem závažnosti nehod v porovnání s rokem 2016 došlo k poklesu vážných následků u všech dílčích cílů, nejvýrazněji u alkoholu a jiných návykových látek (o 17,6 %), u dětí (o 14,5%), nedání přednosti v jízdě (o 12,7 %) a nepřiměřené rychlosti (o 12,0 %).

Měřítkem úspěšnosti je však porovnání s úrovní předpokládanou pro rok 2017 v Revidované NSBSP. Splnění předpokladů a lepšího výsledku bylo dosaženo pouze u čtyř z jedenácti dílčích cílů - mladých řidičů (lepší o 16,5 %), alkoholu a jiných návykových látek (lepší o 12,7 %), nepřiměřené rychlosti a nesprávného předjíždění. Předpoklady však nebyly naplněny u sedmi z jedenácti dílčích cílů. Týká se to zejména stárnoucí populace (o 16,8 % horší), dětí (o 11,0 % horší) a cyklistů (o 7,5 % horší).

Nejvyšší podíly na celkových smrtelných následcích (502 osob): ¹⁷

- nepřiměřená rychlost - 176 osob (35 %),
- stárnoucí populace - 121 osob (24 %),
- chodci - 101 osob (20 %),
- nesprávné předjíždění - 88 osob (17 %),
- mladí řidiči - 87 osob (17 %), z toho řidiči s držením řidičského průkazu do dvou let 11 % (53 osob),
- nákladní automobily - 74 osob (17 %), z toho řidiči N1 34 osob (7 %); při nehodách s účastí nákladních automobilů bez ohledu na jejich zavinění však zemřelo 187 osob (37 %)!

¹⁷ Součet procent neodpovídá 100 %, neboť každý dílčí cíl může být obsažen v jedné nehodě vícekrát.

Nejvyšší podíly na celkových těžkých zraněních (2 339 osob):¹⁸

- nedání přednosti v jízdě - 645 osob (28 %),
- nepřiměřená rychlost - 626 osob (27 %),
- chodci - 519 osob (22 %),
- stárnoucí populace - 501 osob (21 %),
- motocyklisté - 418 osob (18 %),
- cyklisti – 353 osob (15 %),
- mladí řidiči - 349 osob (15 %), z toho řidiči s držením řidičského průkazu do dvou let 9 % (199 osob),
- nákladní automobily - 182 osob (8 %), z toho řidiči N1 112 osob (5 %); při nehodách s účastí nákladních automobilů bez ohledu na jejich zavinění však bylo těžce zraněno 410 osob (18 %).

5.3 Vyhodnocení nepřímých ukazatelů bezpečnosti

Aktuální stav potvrzuje i hodnocení pomocí NUB - z Tab. 41 jednoznačně vyplývá, že ve většině krajů jsou aktuální hodnoty neuspokojivé ve vztahu k vytčenému trendu. To se týká např. telefonování při řízení, nepoužívání bezpečnostních pásů nebo nedostatečného odstupu mezi vozidly. Tyto jevy mají dopad na všechny skupiny účastníků silničního provozu - podtrhují tedy nutnost posílení realizace aktivit Akčního programu v celé šíři, směřované na zvýšení bezpečnosti zranitelných účastníků, mladých řidičů i stárnoucí populace.

5.4 Realizace aktivit Akčního programu

Vyhodnocení realizace opatření uvedených v NSBSP věnovaly odpovědné subjekty velké úsilí a péči, které je třeba ocenit. Do vyhodnocení plnění aktivit Akčního programu v roce 2017 se zapojily všechny odpovědné subjekty. Do tohoto vyhodnocení poskytlo informace 157 obcí s rozšířenou odpovědností. Podané informace jsou vyjádřením zájmu samosprávy v oblasti bezpečnosti na pozemních komunikacích výrazným signálem. Obce mají zájem o zvýšení bezpečnosti svých občanů. Výrazně se profilují v oblasti působení na účastníka provozu na pozemních komunikacích a to především v oblasti prevence a podpory vzdělávání a výchovy. Na rozdíl od předchozího období obce podaly informace i o aktivitách v oblasti uskutečněných opatření na komunikaci.

Jako velký přínos pro preventivní působení na účastníka, resp. podání informací širší odborné veřejnosti je seznámení se alespoň s částí realizovaných projektů financovaných

¹⁸ *Součet procent neodpovídá 100 %, neboť každý dílčí cíl může být obsažen v jedné nehodě vícekrát.*

z Fondu zábrany škod. Informaci nepodalí všichni příjemci, ale i tak byly informace doplněním do spektra preventivních aktivit odpovědných subjektů.

5.5 Shrnutí aktivit s naléhavou potřebou řešení na příští období

a) zaměřených na nedostatečně plněné dílčí cíle:

- stárnoucí populace,
- děti,
- cyklisté,
- motocyklisté,
- nedání přednosti v jízdě,
- chodci,
- nákladní automobily.

b) zaměřených na cíle s nejvyššími počty závažných následků:

- nepřiměřená rychlost,
- stárnoucí populace,
- nedání přednosti v jízdě,
- chodci,
- motocyklisté,
- mladí řidiči (řidiči s držním řidičského průkazu do dvou let),
- nákladní automobily.

Použité podklady:

Při zpracování byla využita data o dopravních nehodách poskytnutá Ředitelstvím služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky a data o délce silniční sítě a dopravním zatížení poskytnutá Ředitelstvím silnic a dálnic České republiky.

Dále byly využity podklady a poznatky z následujících projektů řešených CDV:

- Hlubková analýza dopravních nehod v silničním provozu
- Studie charakteristik těžkých a smrtelných zranění v silničním provozu
- Stanovení, hodnocení a informační podpora rozhodování v oblasti strategie bezpečnosti silničního provozu
- Kritická analýza dat vstupujících do hodnocení bezpečnosti dopravy v silničním provozu
- Jednotná výuka na dětských dopravních hřištích
- Hodnocení bezpečnosti silničního provozu s využitím nepřímých ukazatelů a v návaznosti na vybrané dopravně bezpečnostní akce
- Výzkum nových přístupů k ochraně chodců, řešení střetu vozidla s pohybující se kompletní postavou chodce
- Identifikace a řešení kritických míst a úseků v síti pozemních komunikací, které svým uspořádáním stimulují nezákonné nebo nepřiměřené chování účastníků silničního provozu

PŘÍLOHA 1

Plnění strategických cílů

PŘÍLOHA 2

Plnění dílčích cílů

PŘÍLOHA 3

Plnění nepřímých ukazatelů bezpečnosti

PŘÍLOHA 4

Plnění Akčního programu

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK – abecedně

AETR	Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě
oddělení BESIP	samostatné oddělení Ministerstva dopravy
CDV	Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
ČČK	Český červený kříž
ČSN	česká státní norma
DBA	dopravně bezpečnostní akce
DDH	dětské dopravní hřiště
DZ	dopravní značení
EU	Evropská unie
ITS	inteligentní dopravní systémy
MD	Ministerstvo dopravy
MF	Ministerstvo financí
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 2010	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2004–2010 a její návazná Revize a aktualizace na období 2008–2010 (2012)
NSBSP	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011–2020
ORP	obec s rozšířenou působností
OS	ozbrojené síly
PČR	Policie České republiky
PÚR	politika územního rozvoje
ŘSDP PP ČR	Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR

ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SOD	Státní odborný dozor
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
VP	vojenská policie
ZŠ	základní škola
ZÚR	zásady územního rozvoje