

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020

Informace o plnění v roce 2018

Ministerstvo dopravy



Obsah

| | |
|---|----|
| 1. Úvod | 4 |
| 1.1 Příklady aktivit s dopadem na bezpečnost silničního provozu..... | 5 |
| 2. Evropské srovnání | 6 |
| 3. Strategické cíle NSBSP | 7 |
| 3.1 Vývoj..... | 7 |
| 3.2 Nehodová místa se smrtelnými a závažnými následky | 8 |
| 4. Krajské srovnání..... | 9 |
| Vývoj v období 2012-2018 vůči předpokladům NSBSP | 9 |
| Srovnání celkové úrovně bezpečnosti silničního provozu v roce 2018..... | 10 |
| 4.1 Hlavní město Praha | 11 |
| 2018: Chodci, stárnoucí populace, nedání přednosti v jízdě..... | 11 |
| 4.2 Středočeský kraj | 11 |
| 2018: Nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění, mladí řidiči | 11 |
| 4.3 Jihočeský kraj..... | 12 |
| 2018: Nesprávné předjíždění, nedání přednosti v jízdě, cyklisté | 12 |
| 4.4 Plzeňský kraj | 12 |
| 2018: Nesprávné předjíždění, nedání přednosti v jízdě, nepřiměřená rychlost | 12 |
| 4.5 Ústecký kraj | 13 |
| 2018: Nepřiměřená rychlost, stárnoucí populace, chodci | 13 |
| 4.6 Královéhradecký kraj..... | 13 |
| 2018: Stárnoucí populace, cyklisté, nepřiměřená rychlost | 13 |
| 4.7 Jihomoravský kraj..... | 14 |
| 2018: Chodci, motocyklisté, stárnoucí populace | 14 |
| 4.8 Moravskoslezský kraj..... | 14 |
| 2018: Nepřiměřená rychlost, stárnoucí populace, chodci, mladí řidiči..... | 14 |
| 4.9 Olomoucký kraj..... | 15 |
| 2018: Děti, cyklisté, motocyklisté..... | 15 |
| 4.10 Zlínský kraj..... | 15 |
| 2018: Nepřiměřená rychlost, cyklisté, motocyklisté | 15 |
| 4.11 Kraj Vysočina | 16 |
| 2018: Nepřiměřená rychlost, nákladní automobily..... | 16 |



| | |
|---|----|
| 4.12 Pardubický kraj | 16 |
| 2018: Mladí řidiči, stárnoucí populace, cyklisté, alkohol | 16 |
| 4.13 Liberecký kraj..... | 17 |
| 2018: Motocyklisté, nepřiměřená rychlost | 17 |
| 4.14 Karlovarský kraj | 17 |
| 2018: Mladí řidiči, stárnoucí populace, chodci..... | 17 |
| 5. Dílčí cíle NSBSP | 18 |
| 5.1 Děti | 19 |
| 5.2 Chodci..... | 20 |
| 5.3 Cyklisté | 21 |
| 5.4 Motocyklisté | 22 |
| 5.5 Mladí řidiči (do 24 let) | 23 |
| 5.6 Stárnoucí populace (nad 65 let) | 24 |
| 5.7 Alkohol a jiné návykové látky | 25 |
| 5.8 Nepřiměřená rychlost..... | 26 |
| 5.9 Nedání přednosti v jízdě (od 2017) | 27 |
| 5.10 Nesprávné předjíždění (od 2017) | 28 |
| 5.11 Nákladní automobily (od 2017)..... | 29 |
| 6. Infrastruktura | 30 |
| 6.1 Druh komunikace | 30 |
| 6.2 Směrové poměry komunikace..... | 31 |
| 7. Plnění Akčního programu odpovědnými subjekty | 32 |
| 7.1 Opatření bezpečná pozemní komunikace | 32 |
| 7.2 Opatření bezpečné vozidlo..... | 37 |
| 7.3 Opatření bezpečný účastník | 38 |
| 7.4 Podpůrná opatření | 40 |
| 8. Legislativní změny s dopady na bezpečnost silničního provozu | 43 |
| 8.1 Zranitelní účastníci silničního provozu | 43 |
| 8.1.1 Chodci..... | 43 |
| 8.1.2 Cyklisté | 43 |
| 8.1.3 Motocyklisté | 43 |
| 8.2 Ostatní | 44 |



| | | |
|--------|---|----|
| 8.2.1 | Databáze judikatury k náhradě újmy na zdraví | 44 |
| 8.2.2 | Jízda vozidel s právem přednostní jízdy, „Ulička pro život“ | 44 |
| 8.2.3 | Palubní systém napojený na centrum tísňového volání „eCall“ | 44 |
| 8.2.4 | Odstranění námrazy | 44 |
| 8.2.5 | Vytýčení barev světel..... | 44 |
| 8.2.6 | Povinné zimní pneumatiky | 44 |
| 8.2.7 | Povinná výbava vozidel světlý pro denní svícení..... | 45 |
| 8.2.8 | Zadržení osvědčení o registraci vozidla | 45 |
| 8.2.9 | Lékárničky | 45 |
| 8.2.10 | Stáčení stavu tachometrů..... | 45 |
| 8.2.11 | Změna značení rychlostních silnic na dálnice, změna rychlostních limitů | 45 |
| 8.2.12 | Bezpečný odstup | 45 |
| 8.2.13 | Povinné systémy ve vozidlech ESP/ESC..... | 45 |
| 9. | Závěry a doporučení..... | 46 |
| 9.1 | Zaměření aktivit na negativní vývoj dílčích cílů NSBSP..... | 46 |
| 9.2 | Komunikace | 46 |
| 9.3 | Vozidlo | 47 |
| 9.4 | Účastník | 48 |
| 9.4.1 | Pasažéři ve vozidlech – pásy..... | 48 |
| 9.4.2 | Chodci – viditelnost | 48 |
| 9.4.3 | Cyklisté – přílby, elektrokola | 49 |
| 9.4.4 | Řidiči – alkohol a jiné návykové látky | 49 |
| | Přílohy..... | 50 |
| | Příloha 1: Měsíční informace o plnění strategických a dílčích cílů NSBSP v roce 2018..... | 50 |
| | Příloha 2: Předběžný odhad výše ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2018..... | 50 |
| | Příloha 3: Dílčí cíle NSBSP z pohledu Hlubkové analýzy dopravních nehod..... | 50 |
| | Příloha 4: Plnění z pohledu Nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu | 50 |
| | Příloha 5: Plnění Akčního programu odpovědnými subjekty | 50 |
| | Příloha 6: Hodnocení bezpečnosti krajů, stanovení ekvivalentu závažnosti nehod | 50 |
| | Použité zdroje..... | 51 |



1. Úvod

Uplynulý rok byl sedmým rokem realizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 (dále jen „NSBSP“) [1] a současně i druhým rokem realizace revidované NSBSP. Předkládaný materiál hodnotí plnění NSBSP jak pohledem roku 2018, tak uplynulých sedmi let.

Aktuální dokument je koncipován novým pohledem. Základem pro vyhodnocení jsou data z ŘSDP PP ČR [2], která jsou srovnána se stanovenou predikcí usmrčených a těžce zraněných osob ve vazbě na strategické a dílčí cíle NSBSP, resp. na jednotlivé kraje. Evropská srovnání jsou pak provedena s využitím databází IRTAD [3], resp. ETSC [4]. Součástí vyhodnocení jsou také poznatky z Hlubkové analýzy dopravních nehod (dále jen „HADN“) [5] a Nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu [6]. Velmi zajímavé jsou simulace reálných dopravních nehod z každého dílčího cíle NSBSP, které jsou součástí Přílohy 3. Nově jsou v rámci dokumentu implementovány mapové podklady z aplikace DOPRAVNÍ NEHODY V ČR [7], díky kterým lze zobrazit konkrétní lokality / nehody v daném případě s předdefinovanými filtry k usmrčeným a těžce zraněným osobám. Hlavní část vyhodnocení je zestručněná, nedílnou součástí jsou pak informace uvedené v přílohách; detailní analýzy jednotlivých dílčích cílů jsou/budou zveřejněny v průběhu roku na webu BESIP.

V důsledku dopravních nehod bylo v roce 2018 usmrceno 565 osob, 2 465 osob bylo zraněno těžce a 25 215 lehce. Uplynulý rok tak z pohledu fatálních následků dopravních nehod nelze hodnotit pozitivně. Zatímco na silnicích EU byl meziročně evidován 1% pokles počtu usmrčených osob, v České republice došlo k 14% nárůstu. **Se 62 usmrčenými osobami na 1 milion obyvatel zaostala v uplynulém roce Česká republika o 27 % za evropským průměrem** (49 usmrčených na 1 milion obyvatel).

Celkové roční ekonomické ztráty z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích překročily v uplynulém roce 82 miliard Kč, což představovalo 1,5 % hrubého domácího produktu (pozn. jedná se o předběžný odhad, finální data budou k dispozici ve 4.Q 2019).

Dlouhodobou prioritou Ministerstva dopravy jsou a nadále musí být **zranitelní účastníci silničního provozu** (chodci, cyklisté a motocyklisté), kteří se přibližně polovinou podílí na všech usmrčených a těžce zraněných osobách (pozn. v roce 2018: 43% podíl na usmrčených a 57% podíl na těžce zraněných). Uplynulý rok výrazně vzrostly smrtelné následky u **děti** a také v oblasti **alkoholu a jiných návykových látek**. Drtivá většina dětí nebyla usmrcena/těžce zraněna vlastní vinou! Propracovaný systém dopravní výchovy dětí (dále jen „DV“) je určitě jednou z „vlajkových lodí“ Samostatného oddělení BESIP. V případě alkoholu pak nepochybně nepřispívá diskuse o možném prolomení tzv. „nulové tolerance“, velmi negativní byl však také nárůst v oblasti fatálních následků nehod zaviněných řidiči pod vlivem drog!

Informaci o plnění NSBSP za rok 2018 podaly všechny dotčené ústřední orgány státní správy i kraje ČR. Bohužel neuspokojivý byl rozsah zapojených obecních úřadů obcí s rozšířenou působností, obdobně to platí pro další organizace působící v dopravě a nestátní neziskové organizace.

Závěrečná kapitola předkládaného materiálu pak definuje oblasti, kterým je potřeba v návaznosti na NSBSP věnovat patřičnou pozornost včetně konkrétních doporučení. Je nutné také zmínit projekty, které byly v oblasti klíčových témat bezpečnosti silničního provozu v uplynulém roce realizovány

(viz následující podkapitola), především je však potřeba vysoce ocenit každodenní systematickou práci krajských koordinátorů BESIP, kteří jsou v jednotlivých regionech v oblasti prevence zcela klíčovým prvkem.

Je bezpodmínečně nutné, aby závěr aktuální dekády byl z pohledu bezpečnosti silničního provozu pozitivní a podařilo se přiblížit vytýčeným cílům NSBSP, resp. snížit počet usmrčených a těžce zraněných na pozemních komunikacích v České republice. Je nutné připomenout hlavní poselství aktuální NSBSP: **BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS!**

1.1 Příklady aktivit s dopadem na bezpečnost silničního provozu

Ministerstvo dopravy podporuje řešení dopravně bezpečnostních projektů a infrastruktury prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury, Ředitelství silnic a dálnic a také výzkumnou činnost prostřednictvím Centra dopravního výzkumu, v. v. i. a Technologické agentury České republiky.

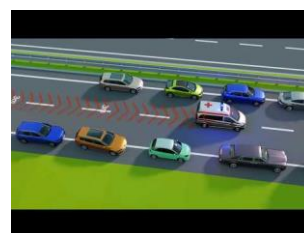
Program DOPRAVA 2020+ je zaměřen na podporu projektů aplikovaného výzkumu a experimentálního vývoje, jejichž výsledky mají vysoký potenciál pro další uplatnění v nových přístupech, technologických postupech a službách vedoucích k posílení společenských a ekonomických přínosů dopravy. Zvláštní důraz je kladen na **posílení spolupráce výzkumného, akademického a soukromého sektoru** a vytvoření vhodných podmínek pro komercializaci výsledků výzkumu a jejich využití pro potřeby společnosti. [26]

Program **Doprava 2020+**

Shrnutí plnění aktivit obsažených v Akčním programu je uvedeno v kapitole 7 s podrobnějším rozvedením v Příloze 5. Příklady projektů, akcí a kampaní, které byly v oblasti bezpečnosti silničního provozu realizovány v uplynulém roce, jsou uvedeny níže, některé z nich byly podpořeny z Fondu zábrany škod (*pozn. detailní informace k jednotlivým projektům jsou obsahem hypertextových odkazů*).

Ulička pro život, Auto vs. motocykl – spolu, nikoli proti sobě, #nepozornostzabíjí, Zpomal – budeš rychlejší, Děti v dopravě, Ty to zvládneš, Nebourám.cz, Jedu s dobou, Linka pomoci řidičům: 1224, Nehodou to začíná, Dopravní konference s BESIPEM & FZŠ, Na kole jen s přilbou, Senior bez nehod, Dopravní jednička, Hlavně bezpečně, Koleje patří vlakům, 1z10.

Podnětné výstupy poskytují aktuální šetření, která byla zaměřena např. na bezpečnostní pásy, používání telefonu, reflexní prvky a další. Detailní informace jsou k dispozici na webu Observatoře bezpečnosti silničního provozu, resp. v Příloze 4. [6]

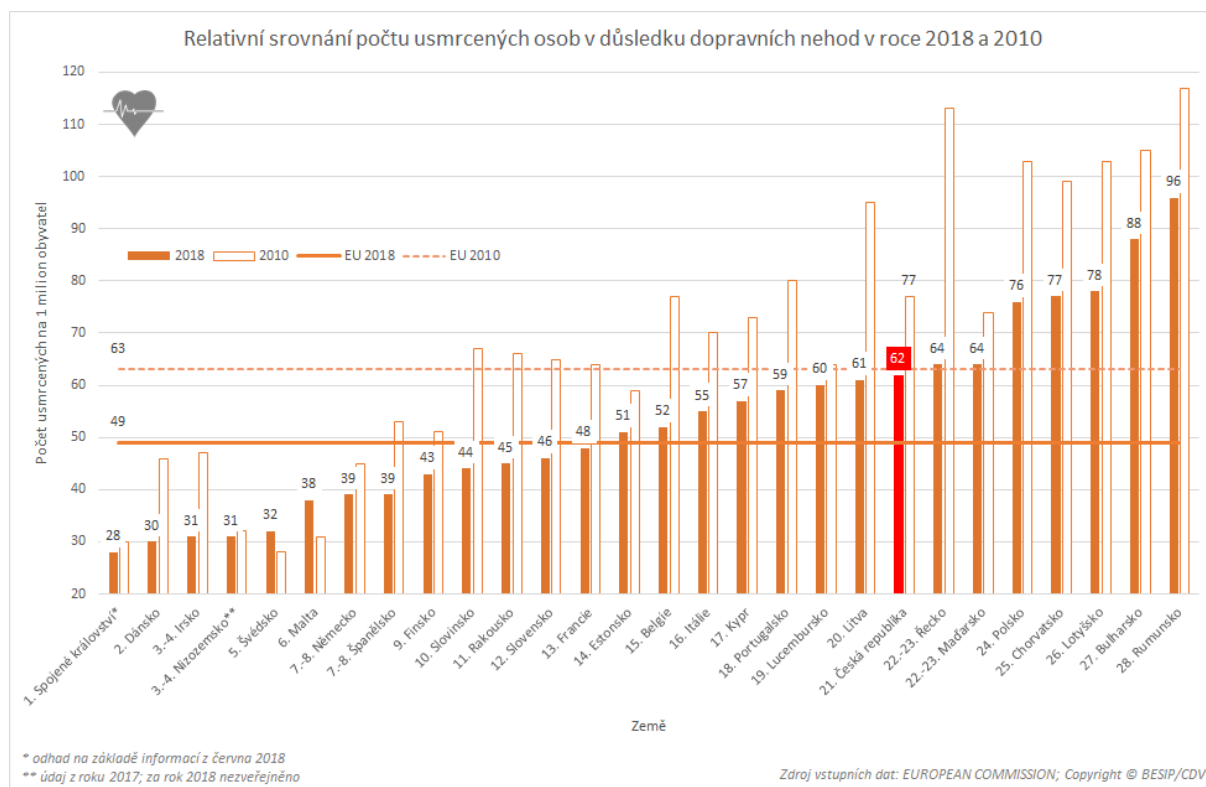


2. Evropské srovnání

Na silnicích v Evropské unii bylo v roce 2018 usmrceno přibližně 25 100 osob (pozn. předběžné údaje z informace Evropské komise ze dne 4. dubna 2019). Ve srovnání s rokem 2010 se jedná o pokles o 21 %. V uplynulém roce bylo ve 28 členských státech EU evidováno 49 usmrcených osob na 1 milion obyvatel, což představuje meziročně 1% pokles. Je nepravděpodobné, že bude dosaženo cíle snížit počet úmrtí na silnicích do roku 2020 na polovinu. Na každou usmrcenou osobu v důsledku dopravních nehod připadalo dalších 5 vážně zraněných; přibližně 135 000 osob bylo v roce 2018 vážně zraněno.

K „evropským premiantům“ lze s 28 usmrcenými na 1 milion obyvatel zařadit Spojené království, Dánsko (30), Irsko (31) a Švédsko (32), které i přes nárůst počtu usmrcených osob (jak oproti roku 2017, tak 2010) patří v rámci evropských srovnání stále mezi země s nejnižším počtem fatálních dopravních nehod. Naopak významně nadprůměrný počet usmrcených osob na milion obyvatel byl v uplynulém roce evidován v Rumunsku (96), Bulharsku (88), Lotyšsku (78), Chorvatsku (77) a Polsku (76).

Ve většině členských států bylo v roce 2018 evidováno méně než 60 usmrcených osob na 1 milion obyvatel. **Česká republika z tohoto pohledu patřila v roce 2018 se 62 usmrcenými osobami na 1 milion obyvatel k menšině (celkově až 21. místo), za evropským průměrem zaostala o téměř 27 %! Meziročně byl v České republice evidován 14% nárůst počtu usmrcených osob, v sousedních zemích k tak vysokému relativnímu nárůstu nedošlo – v Německu +3 %, v Polsku +2 %, v Rakousku byl evidován 3% pokles a na Slovensku dokonce 8% pokles. Slovensko se 46 usmrcenými osobami na 1 milion obyvatel bylo v roce 2018 dokonce pod průměrem EU. Ve srovnání s rokem 2010 došlo v roce 2018 v České republice k 18% poklesu počtu usmrcených osob, což řadí Českou republiku na 19. místo.**



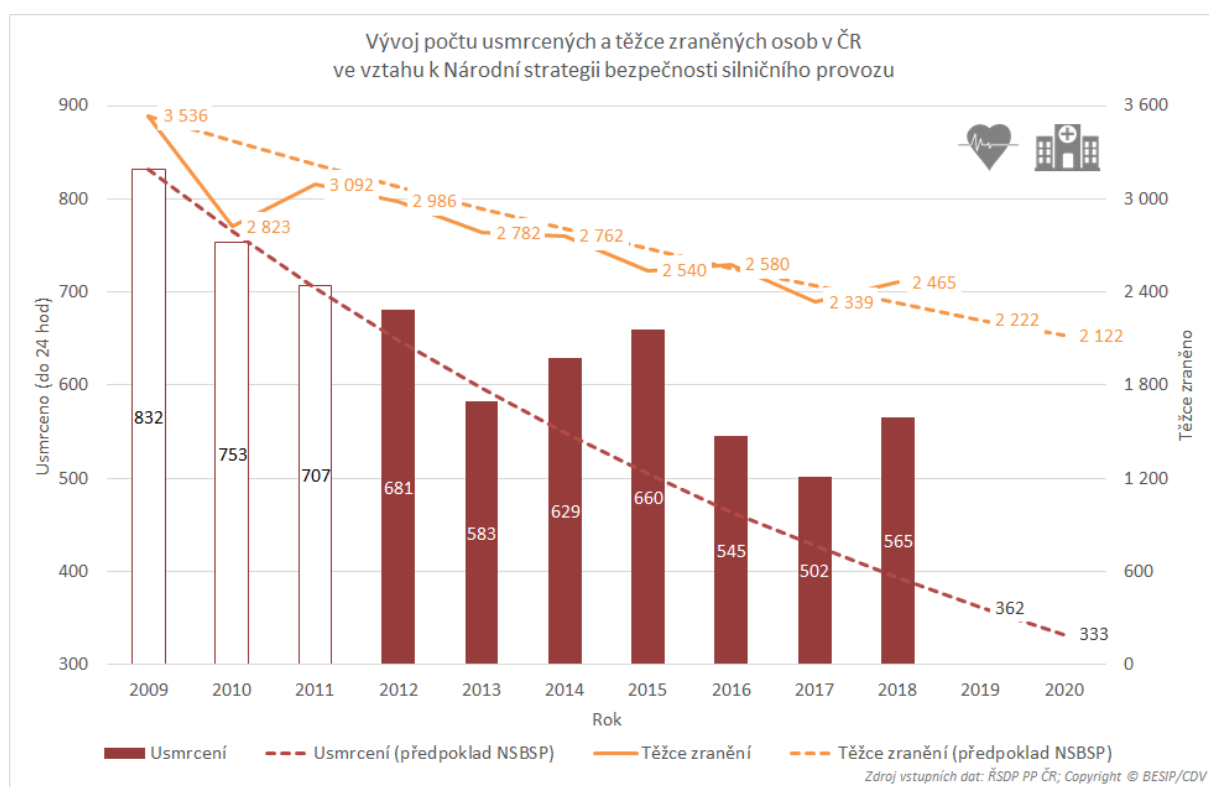
3. Strategické cíle NSBSP

3.1 Vývoj

Oproti předpokladům, stanoveným NSBSP, bylo v uplynulých 7 letech na pozemních komunikacích usmrceno o pětinu více osob! V období let 2012-2018 bylo do 30 dní od nehody usmrceno 4 667 osob, tj. oproti stanoveným předpokladům o 787 více (+20 %); do 24 hod od nehody usmrceno 4 165 osob, tj. oproti stanoveným předpokladům o 582 více (+16 %), těžce zraněno pak bylo 18 454 osob, o 361 méně (-2 %).

| Strategické cíle NSBSP | | 2009 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | Období 2012-2018 | | |
|----------------------------------|--------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|------------------|------|-----|
| Následky | Usmrcení / 30 dní | 901 | 742 | 654 | 688 | 737 | 611 | 577 | 658 | 4 667 | 787 | 20% |
| | Usmrcení / 30 dní (předpoklad NSBSP) | 901 | 702 | 646 | 594 | 547 | 502 | 463 | 426 | 3 880 | | |
| | Usmrcení / 24 hod | 832 | 681 | 583 | 629 | 660 | 545 | 502 | 565 | 4 165 | 582 | 16% |
| | Usmrcení / 24 hod (předpoklad NSBSP) | 832 | 648 | 596 | 549 | 505 | 464 | 427 | 393 | 3 583 | | |
| | Těžce zranění | 3 536 | 2 986 | 2 782 | 2 762 | 2 540 | 2 580 | 2 339 | 2 465 | 18 454 | -362 | -2% |
| Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 3 536 | 3 076 | 2 937 | 2 804 | 2 676 | 2 555 | 2 439 | 2 328 | 18 816 | | | |

Z uvedených dat je zřejmé, že NSBSP v oblasti usmrcených osob nebyla ani v jednom roce splněna (vyjma usmrcených do 24 hod v roce 2013). Kromě meziročního nárůstu počtu usmrcených osob je velmi negativní rozdíl fatálních nehod do 30 dní vs. do 24 hod. **Na následky nehod** (tj. od 24 hod do 30 dní) **bylo usmrceno v roce 2018 dalších 93 osob, tj. +16 % - historicky nejvyšší relativní nárůst!** V roce 2018 nebyla splněna NSBSP ani v oblasti těžce zraněných osob. Vývoj usmrcených (do 24 hod) a těžce zraněných osob je uveden v následujícím grafu.

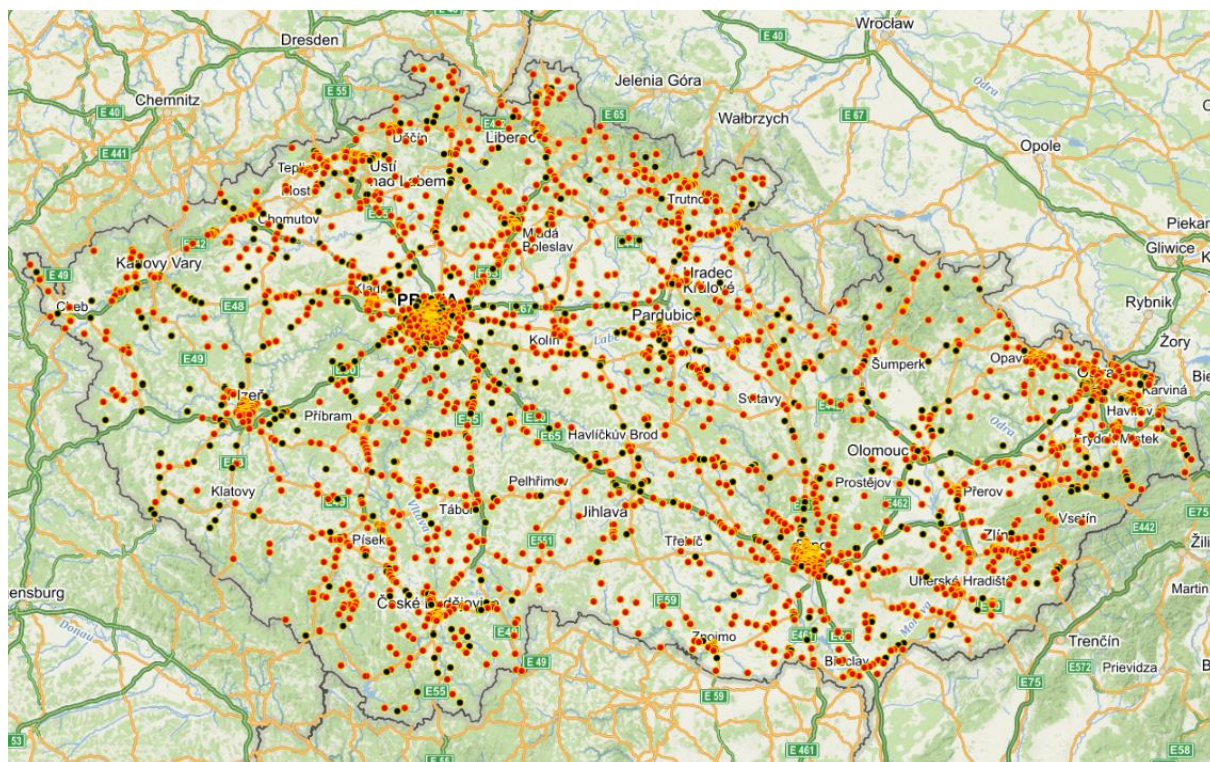
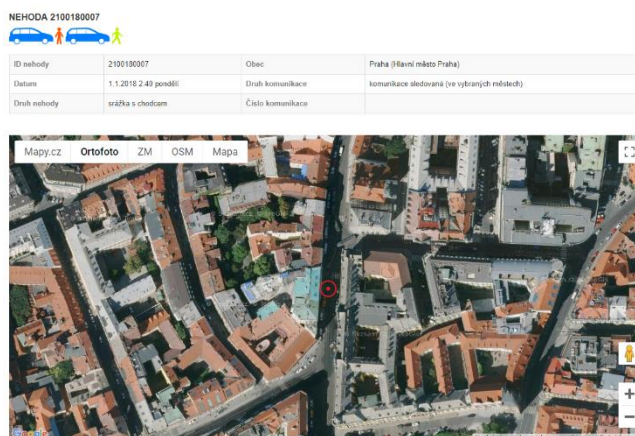


Detailní informace jsou pak obsahem Přílohy 1.

3.2 Nehodová místa se smrtelnými a závažnými následky

V materiálu byly jak v oblasti strategických, tak dílčích cílů NSBSP implementovány mapové podklady z aplikace **DOPRAVNÍ NEHODY V ČR** [7], tyto byly využity také v rámci jednotlivých krajů.

Předdefinovány byly příslušné filtry tak, aby bylo na první pohled zřetelné, kde došlo v uplynulém roce k usmrcení, resp. těžkým zraněním. Součástí detailů nehod jsou desítky důležitých informací (viz screen z aplikace). Změnou územní jednotky lze zobrazit detailněji uvedené nehody např. v rámci konkrétního kraje. **Mapa zobrazuje usmrcené a těžce zraněné osoby v důsledku dopravních nehod v ČR v roce 2018**, pro zobrazení mapy v prohlížeči klikněte na ni, příp. [zde](#).

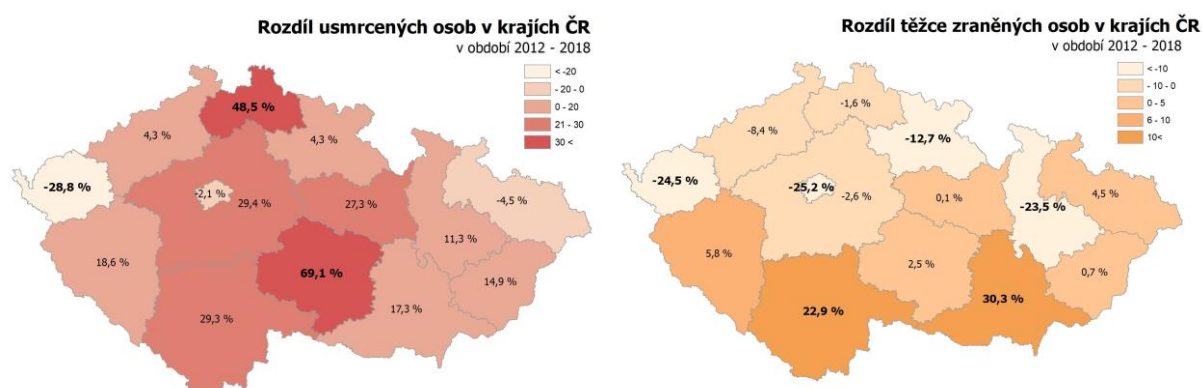


4. Krajské srovnání

Vývoj v období 2012-2018 vůči předpokladům NSBSP

Jak bylo uvedeno v předchozí kapitole, v období 2012-2018 bylo oproti předpokladům NSBSP usmrceno o 16 % více osob, o 2 % méně pak bylo těžce zraněno. Situace v jednotlivých krajích však byla v uplynulém období značně rozdílná. Krajské srovnání poskytuje souhrnný pohled na vývoj závažných následků nehod na všech komunikacích na území kraje, tj. dálnicích, silnicích I., II. a III. třídy a místních komunikacích. **Jen 3 kraje splnily v uvedeném období předpoklady NSBSP v oblasti usmrcených osob**, jedná se o Karlovarský kraj (-29 %), Moravskoslezský kraj (-4 %) a hl. m. Praha (-2 %). **V oblasti těžce zraněných osob splnila v uvedeném období předpoklady NSBSP polovina krajů**, nejlepší bilance byla evidovaná v hl. m. Praze (-25 %), Karlovarském (-25 %), Olomouckém (-23 %) a Královéhradeckém kraji (-13 %).

V drtivé většině krajů (11 ze 14) bylo v uvedeném období usmrceno více osob, než předpokládala NSBSP. **Nejvyšší relativní rozdíl (+69 %) byl evidován v Kraji Vysočina** (pozn. zde došlo k významnému skokovému snížení počtu usmrcených osob v roce 2009, který je referenčním rokem pro stanovení snižování počtu usmrcených osob až do roku 2020), následoval Liberecký (+48 %), Středočeský (+29 %), Jihočeský (+29 %) a Pardubický kraj (+27 %). **V jižní části ČR pak byly nejvíce překročeny předpoklady v oblasti těžce zraněných: v Jihomoravském kraji došlo k překročení o 30 %, v Jihočeském pak o 23 %.**



V roce 2018 došlo u 13 ze 14 krajů k překročení stanoveného předpokladu u osob usmrcených, 6 krajů pak překročilo předpoklad u osob těžce zraněných. **Při meziročním srovnání (2018-2017) počtu usmrcených osob byla situace horší u 8 ze 14 krajů**, ve Středočeském kraji bylo usmrceno meziročně nejvíce osob (+43, tj. +68 %!). Velmi negativní byla bilance usmrcených v hl. m. Praze, kde bylo usmrceno 31 osob (tj. +14, +82 %), 25 z nich bylo chodci (tj. 81 %)! **Při meziročním srovnání (2018-2017) počtu těžce zraněných osob byla situace horší u 8 ze 14 krajů**, v Jihomoravském kraji bylo těžce zraněno meziročně nejvíce osob (+86, tj. +36 %), velmi negativní byla bilance těžce zraněných také ve Středočeském kraji, kde bylo těžce zraněno 403 osob (tj. +66, +20 %).

Detailní grafické podklady, týkající se jednotlivých krajů jsou součástí Přílohy 1. Detailní data, týkající se nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu jsou obsahem Přílohy 4.

Srovnání celkové úrovně bezpečnosti silničního provozu v roce 2018

Následující část je věnovaná srovnání celkové úrovně bezpečnosti silničního provozu v jednotlivých krajích v roce 2018 s ohledem na jejich specifické/různorodé podmínky, jež zohledňují základní demografické charakteristiky, zahrnující i ekonomické a dopravní aspekty, a ekvivalent závažnosti nehod zahrnující počet usmrcených, resp. těžce zraněných osob. Z demografických proměnných, jsme z důvodu duplicity informace, vybrali počet obyvatel a délku silniční sítě s ohledem na rozlohu, dopravní výkon a počet motorových vozidel. Z hodnocení bylo sestaveno pořadí jednotlivých krajů, přičemž vyšší hodnoty obou hodnocení korespondují s horším hodnocením bezpečnosti (*pozn. vzhledem k naprosto odlišným podmínkám nebylo hl. m. Praha do srovnání zahrnuto*). Níže v tabulce jsou uspořádány kraje dle hodnocení bezpečnosti krajů, které je oproti ekvivalentu komplexnější jelikož zahrnuje i demografické charakteristiky. Podrobnější způsob výpočtu je obsahem Přílohy 6.

| Kraj/ukazatel | Ekvivalent závažnosti nehod | | Hodnocení bezpečnosti krajů | |
|-----------------|-----------------------------|--------|-----------------------------|----------------|
| | Hodnota | Pořadí | Hodnota | Celkové pořadí |
| Karlovarský | 28,9 | 1. | 21,6 | 1. |
| Vysočina | 51,4 | 6. | 27,2 | 2. |
| Liberecký | 35,8 | 2. | 32,9 | 3. |
| Plzeňský | 53,9 | 7. | 35,2 | 4. |
| Olomoucký | 46,8 | 4. | 38,6 | 5. |
| Královéhradecký | 50,1 | 5. | 39,5 | 6. |
| Pardubický | 55,1 | 8. | 41,4 | 7. |
| Zlínský | 42,3 | 3. | 54,8 | 8. |
| Jihočeský | 99,0 | 11. | 57,6 | 9. |
| Ústecký | 67,2 | 9. | 64,6 | 10. |
| Středočeský | 166,3 | 13. | 127,1 | 11. |
| Moravskoslezský | 86,9 | 10. | 136,2 | 12. |
| Jihomoravský | 105,2 | 12. | 138,0 | 13. |

Jako nejbezpečnější byl v roce 2018 z uvedeného srovnání Karlovarský kraj, který dominoval i v nízkých počtech usmrcených, resp. těžce zraněných osob. V tomto srovnání je nutné zmínit i kraj Vysočina, který si polepšil oproti ekvivalentu při zahrnutí demografických proměnných o 4 příčky. Když vezmeme v potaz téměř stejné hodnoty ekvivalentu u Královéhradeckého kraje a Vysočiny, Kraj Vysočina hodnotíme bezpečněji, jelikož oproti Královéhradeckému kraji disponuje širší silniční sítí a menším počtem obyvatel.

Naopak za nejméně bezpečný lze označit Jihomoravský kraj, který si o příčku pohoršil oproti pořadí dle ekvivalentu, ve kterém také patří mezi nejhorší kraje. Dále následovaly kraje Moravskoslezský a Středočeský (dominance v počtu usmrcených i těžce zraněných osob). Největší propad při zahrnutí demografických charakteristik zaznamenal Zlínský kraj, který si pohoršil o 4 příčky. Obdobně vyzní i porovnání Zlínského a Olomouckého kraje s téměř stejnou hodnotou ekvivalentu, kde v neprospěch Zlínského kraje svědčí výrazně užší silniční síť.



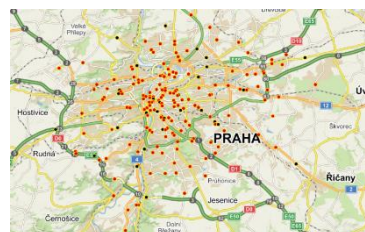
4.1 Hlavní město Praha

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v hl. m. Praze v uplynulém roce dosáhla **11,9 miliard Kč** (detaily viz Příloha 2). V období let 2012-2018 bylo usmrceno **169 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 4 méně (-2 %), těžce zraněno pak bylo **1 381 osob**, o 465 méně (-25 %).

| Kraj / plnění NSBSP | 2009 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2020 | Období 2012-2018 | | |
|----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------------------|--------|------|
| | | | | | | | | | | Počet | Rozdíl | |
| Hl. m. Praha | | | | | | | | | | | | |
| Usmrcení | 40 | 26 | 29 | 20 | 25 | 21 | 17 | 31 | | 169 | -4 | -2% |
| Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 40 | 31 | 29 | 26 | 24 | 22 | 21 | 19 | 16 | 173 | | |
| Těžce zranění | 347 | 236 | 228 | 206 | 179 | 194 | 156 | 182 | | 1 381 | -465 | -25% |
| Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 347 | 302 | 288 | 275 | 263 | 251 | 239 | 228 | 208 | 1 846 | | |

2018: Chodci, stárnoucí populace, nedání přednosti v jízdě

V roce 2018 bylo usmrceno 31 osob (nejvíce od roku 2011), těžce zraněno pak 182 osob. NSBSP v oblasti usmrcených osob nebyla v uplynulém roce splněna. **Z 31 usmrcených osob bylo 25 chodců, tzn. 81% podíl chodců na všech usmrcených osobách** (pozn. v rámci ČR chodci tvořili 20 % usmrcených osob)! Téměř 4 z 10 usmrcených osob (39 %) byli senioři. **Meziročně bylo usmrceno o 14 chodců více!!!** Na těžce zraněných se chodci podíleli 52 % (95 osob), zvýšené podíly byly evidovány jak v oblasti nedání přednosti v jízdě (45 % vs. 28 % ČR) a stárnoucí populace (33 % vs. 22 % ČR). Meziročně bylo evidováno o 23 více těžce zraněných seniorů, o 12 více pak chodců.



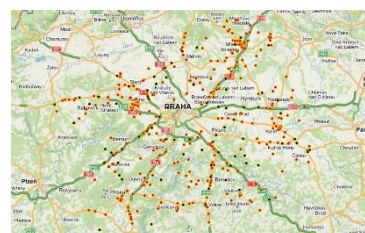
4.2 Středočeský kraj

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích ve Středočeském kraji v uplynulém roce dosáhla **12,3 miliard Kč** (detaily viz Příloha 2). V období let 2012-2018 bylo usmrceno **691 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 157 více (+29 %), těžce zraněno pak bylo **2 882 osob**, o 77 méně (-3 %).

| Kraj / plnění NSBSP | 2009 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2020 | Období 2012-2018 | | |
|----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------------------|--------|-----|
| | | | | | | | | | | Počet | Rozdíl | |
| Středočeský | | | | | | | | | | | | |
| Usmrcení | 124 | 110 | 88 | 116 | 102 | 106 | 63 | 106 | | 691 | 157 | 29% |
| Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 124 | 97 | 89 | 82 | 75 | 69 | 64 | 59 | 50 | 534 | | |
| Těžce zranění | 556 | 463 | 410 | 435 | 393 | 441 | 337 | 403 | | 2 882 | -77 | -3% |
| Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 556 | 484 | 462 | 441 | 421 | 402 | 384 | 366 | 334 | 2 959 | | |

2018: Nepřiměřená rychlost, nesprávné předjíždění, mladí řidiči

V roce 2018 bylo usmrceno 106 osob (nepovedlo se navázat na historický propad v roce 2017), těžce zraněno pak 403 osob. NSBSP v obou oblastech nebyla v uplynulém roce splněna. **Celkem 40 osob bylo usmrceno v důsledku nepřiměřené rychlosti (meziročně o 23 více, tj. +135 %).** Přibližně každá pátá těžce zraněná osoba v rámci uvedeného kraje byla zraněna vinou mladého řidiče (21 % vs. 15 % ČR). Celkem 139 osob bylo těžce zraněno v důsledku nepřiměřené rychlosti (34 % vs. 29 % ČR). Vinou mladých řidičů bylo meziročně evidováno o 39 těžce zraněných více, o 31 osob meziročně více bylo těžce zraněno v důsledku nesprávného předjíždění.



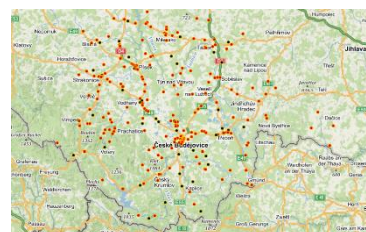
4.3 Jihočeský kraj

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Jihočeském kraji v uplynulém roce dosáhla **5,6 miliard Kč** (detaily viz Příloha 2). V období let 2012-2018 bylo usmrceno **412 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 93 více (+29 %), těžce zraněno pak bylo **1 550 osob**, o 289 více (+23 %).

| Kraj / plnění NSBSP | 2009 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2020 | Období 2012-2018 | | |
|----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------------------|--------|-----|
| | | | | | | | | | | Počet | Rozdíl | |
| Jihočeský | | | | | | | | | | | | |
| Usmrcení | 74 | 71 | 54 | 63 | 62 | 51 | 52 | 59 | | 412 | 93 | 29% |
| Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 74 | 58 | 53 | 49 | 45 | 41 | 38 | 35 | 30 | 319 | | |
| Těžce zranění | 237 | 240 | 208 | 203 | 194 | 191 | 258 | 256 | | 1 550 | 289 | 23% |
| Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 237 | 206 | 197 | 188 | 179 | 171 | 163 | 156 | 142 | 1 261 | | |

2018: Nesprávné předjíždění, nedání přednosti v jízdě, cyklisté

V roce 2018 bylo usmrceno 59 osob, těžce zraněno pak 256 osob. NSBSP v obou oblastech nebyla v uplynulém roce splněna. **Třetina osob (20) osob byla usmrcena v důsledku nesprávného předjíždění (34 % vs. 17 % ČR), čtvrtina (15, meziročně +13!) pak v důsledku nedání přednosti v jízdě (25 % vs. 16 % ČR). Každá pátá těžce zraněná osoba v rámci uvedeného kraje byla zraněna v důsledku nesprávného předjíždění (20 % vs. 12 % ČR).** Meziročně bylo těžce zraněno o 18 cyklistů více, s celkovou bilancí 49 těžce zraněných cyklistů byl evidován v daném kraji 19% podíl (pozn. v rámci ČR 16 %).



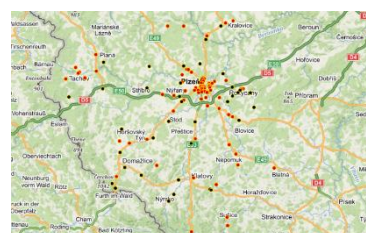
4.4 Plzeňský kraj

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Plzeňském kraji v uplynulém roce dosáhla **4,0 miliard Kč** (detaily viz Příloha 2). V období let 2012-2018 bylo usmrceno **312 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 49 více (+19 %), těžce zraněno pak bylo **822 osob**, o 45 více (+6 %).

| Kraj / plnění NSBSP | 2009 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2020 | Období 2012-2018 | | |
|----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------------------|--------|-----|
| | | | | | | | | | | Počet | Rozdíl | |
| Plzeňský | | | | | | | | | | | | |
| Usmrcení | 61 | 52 | 43 | 40 | 39 | 41 | 53 | 44 | | 312 | 49 | 19% |
| Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 61 | 48 | 44 | 40 | 37 | 34 | 31 | 29 | 24 | 263 | | |
| Těžce zranění | 146 | 169 | 155 | 113 | 102 | 107 | 83 | 93 | | 822 | 45 | 6% |
| Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 146 | 127 | 121 | 116 | 110 | 105 | 101 | 96 | 88 | 777 | | |

2018: Nesprávné předjíždění, nedání přednosti v jízdě, nepřiměřená rychlost

V roce 2018 bylo usmrceno 44 osob, těžce zraněno pak 93 osob. NSBSP v oblasti usmrcených osob nebyla v uplynulém roce splněna. **Přibližně čtvrtina osob (10) osob byla usmrcena v důsledku nesprávného předjíždění (23 % vs. 17 % ČR).** Téměř 4 z 10 těžce zraněných osob (34) byly zraněny v důsledku nedání přednosti v jízdě (37 % vs. 28 % ČR). Třetina osob (31) byla těžce zraněna v důsledku nepřiměřené rychlosti (33 % vs. 29 % ČR), meziročně byl evidován nárůst o 16 osob!



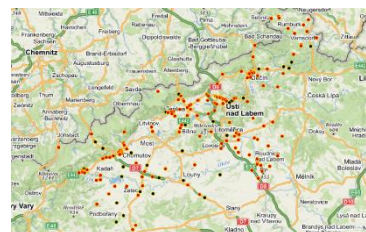
4.5 Ústecký kraj

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Ústeckém kraji v uplynulém roce dosáhla **7,2 miliard Kč** (detaily viz Příloha 2). V období let 2012-2018 bylo usmrceno **324 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 13 více (+4 %), těžce zraněno pak bylo **1 395 osob**, o 127 méně (-8 %).

| Kraj / plnění NSBSP | 2009 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2020 | Období 2012-2018 | | |
|----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------------------|--------|-----|
| | | | | | | | | | | Počet | Rozdíl | |
| Ústecký | | | | | | | | | | | | |
| Usmrcení | 72 | 59 | 48 | 57 | 44 | 32 | 47 | 37 | | 324 | 13 | 4% |
| Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 72 | 56 | 52 | 47 | 44 | 40 | 37 | 34 | 29 | 311 | | |
| Těžce zranění | 286 | 185 | 216 | 215 | 211 | 184 | 198 | 186 | | 1 395 | -127 | -8% |
| Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 286 | 249 | 238 | 227 | 216 | 207 | 197 | 188 | 172 | 1 522 | | |

2018: Nepřiměřená rychlost, stárnoucí populace, chodci

V roce 2018 bylo usmrceno 37 osob, těžce zraněno pak 186 osob. NSBSP v oblasti usmrcených osob nebyla v uplynulém roce splněna. **Téměř 6 z 10 osob (21) bylo usmrceno v důsledku nepřiměřené rychlosti (57 % vs. 39 % ČR)**, 11 usmrcených osob bylo starších 65 let (30 % vs. 24 % ČR). S 51 těžce zraněnými chodci, činil podíl této kategorie v rámci uvedeného kraje 27 % (pozn. v rámci ČR 21 %), meziročně jich bylo těžce zraněno o 8 více.



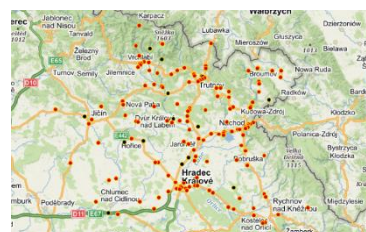
4.6 Královéhradecký kraj

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Královéhradeckém kraji v uplynulém roce dosáhla **4,2 miliard Kč** (detaily viz Příloha 2). V období let 2012-2018 bylo usmrceno **238 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 10 více (+4 %), těžce zraněno pak bylo **1 096 osob**, o 160 méně (-13 %).

| Kraj / plnění NSBSP | 2009 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2020 | Období 2012-2018 | | |
|----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------------------|--------|------|
| | | | | | | | | | | Počet | Rozdíl | |
| Královéhradecký | | | | | | | | | | | | |
| Usmrcení | 53 | 57 | 37 | 35 | 34 | 33 | 24 | 18 | | 238 | 10 | 4% |
| Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 53 | 41 | 38 | 35 | 32 | 30 | 27 | 25 | 21 | 228 | | |
| Těžce zranění | 236 | 182 | 139 | 176 | 125 | 159 | 139 | 176 | | 1 096 | -160 | -13% |
| Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 236 | 205 | 196 | 187 | 179 | 171 | 163 | 155 | 142 | 1 256 | | |

2018: Stárnoucí populace, cyklisté, nepřiměřená rychlost

V roce 2018 bylo usmrceno 18 osob (historicky nejméně), těžce zraněno pak 176 osob. **Přesně polovina (9) osob byla usmrcena v důsledku nepřiměřené rychlosti (50 % vs. 39 % ČR)**, 8 usmrcených seniorů pak tvořilo **44% podíl**, meziročně o 4 více! V uplynulém roce byly z řad cyklistů usmrceny 3 osoby (17 vs. 7 % ČR) a 35 osob bylo těžce zraněno (20 % vs. 16 % ČR). Přes historicky nejnižší počet usmrcených osob v daném kraji, **došlo k poměrně výraznému nárůstu těžce zraněných osob** (3. nejvyšší meziroční nárůst ze všech krajů); nejvyšší nárůsty byly evidovány u nepřiměřené rychlosti (+22), alkoholu a jiných návykových látek (+16), motocyklistů (+15) a chodců (+12).



4.7 Jihomoravský kraj

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Jihomoravském kraji v uplynulém roce dosáhla **7,6 miliard Kč** (detaily viz Příloha 2). V období let 2012-2018 bylo usmrceno **409 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 60 více (+17 %), těžce zraněno pak bylo **2 087 osob**, o 485 více (+30 %).

| Kraj / plnění NSBSP | 2009 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2020 | Období 2012-2018 | | |
|----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------------------|--------|-----|
| | | | | | | | | | | Počet | Rozdíl | |
| Jihomoravský | | | | | | | | | | | | |
| Usmrcení | 81 | 50 | 55 | 66 | 81 | 49 | 59 | 49 | | 409 | 60 | 17% |
| Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 81 | 63 | 58 | 53 | 49 | 45 | 42 | 38 | 32 | 349 | | |
| Těžce zranění | 301 | 330 | 279 | 315 | 293 | 304 | 240 | 326 | | 2 087 | 485 | 30% |
| Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 301 | 262 | 250 | 239 | 228 | 217 | 208 | 198 | 181 | 1 602 | | |

2018: Chodci, motocyklisté, stárnoucí populace

V roce 2018 bylo usmrceno 49 osob, těžce zraněno pak 326 osob. NSBSP v obou oblastech nebyla v uplynulém roce splněna. **Téměř třetinu (15, meziročně +8!) usmrcených osob tvořili chodci (31 % vs. 20 % ČR), 22 % se na všech usmrcených podíleli motocyklisté**, kterých bylo usmrceno 11 (pozn. v rámci ČR 16% podíl), v důsledku nesprávného předjíždění bylo usmrceno 11 osob (22 % vs. 17 % ČR).



Nejvíce těžce zraněných od roku 2012, v tomto kraji došlo k nejvyššímu meziročnímu nárůstu, o 86 osob! Nejvyšší nárůsty byly evidovány u nepřiměřené rychlosti (+36), stárnoucí populace (+31), motocyklistů (+29) a mladých řidičů (+28).

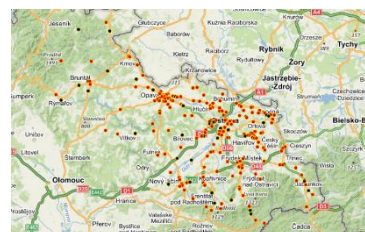
4.8 Moravskoslezský kraj

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Moravskoslezském kraji v uplynulém roce dosáhla **7,5 miliard Kč** (detaily viz Příloha 2). V období let 2012-2018 bylo usmrceno **383 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 18 méně (-4 %), těžce zraněno pak bylo **1 757 osob**, o 76 více (+5 %).

| Kraj / plnění NSBSP | 2009 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2020 | Období 2012-2018 | | |
|----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------------------|--------|-----|
| | | | | | | | | | | Počet | Rozdíl | |
| Moravskoslezský | | | | | | | | | | | | |
| Usmrcení | 93 | 68 | 68 | 51 | 53 | 45 | 44 | 54 | | 383 | -18 | -4% |
| Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 93 | 72 | 67 | 61 | 56 | 52 | 48 | 44 | 37 | 401 | | |
| Těžce zranění | 316 | 296 | 275 | 252 | 273 | 227 | 218 | 216 | | 1 757 | 76 | 5% |
| Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 316 | 275 | 262 | 251 | 239 | 228 | 218 | 208 | 190 | 1 681 | | |

2018: Nepřiměřená rychlost, stárnoucí populace, chodci, mladí řidiči

V roce 2018 bylo usmrceno 54 osob, těžce zraněno pak 216 osob. NSBSP v obou oblastech nebyla v uplynulém roce splněna. **V důsledku nepřiměřené rychlosti bylo usmrceno 29 osob (54 % vs. 39 % ČR), 20 usmrcených osob bylo starších 65 let (37 % vs. 24 % ČR), tři z deseti (16) usmrcených byli chodci (30 % vs. 20 % ČR)**. Přibližně čtvrtina (14) osob bylo usmrceno vinou mladých řidičů (26 % vs. 16 % ČR). Zvýšený podíl (22 %) byl evidován v oblasti těžce zraněných cyklistů (48). Vysoké meziroční nárůsty v oblasti těžce zraněných osob byly evidovány u motocyklistů (+22) a také v důsledku nesprávného předjíždění (+20).



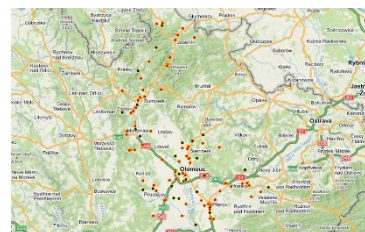
4.9 Olomoucký kraj

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Olomouckém kraji v uplynulém roce dosáhla **4,3 miliard Kč** (detaily viz Příloha 2). V období let 2012-2018 bylo usmrceno **245 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 25 více (+11 %), těžce zraněno pak bylo **981 osob**, o 301 méně (-23 %).

| Kraj / plnění NSBSP | 2009 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2020 | Období 2012-2018 | |
|----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------------------|-----------|
| | | | | | | | | | | Počet | Rozdíl |
| Olomoucký | | | | | | | | | | | |
| Usmrcení | 51 | 40 | 27 | 28 | 51 | 40 | 24 | 35 | | 245 | 25 11% |
| Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 51 | 40 | 37 | 34 | 31 | 28 | 26 | 24 | 20 | 220 | |
| Těžce zranění | 241 | 179 | 178 | 152 | 116 | 154 | 109 | 93 | | 981 | -301 -23% |
| Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 241 | 210 | 200 | 191 | 182 | 174 | 166 | 159 | 145 | 1 282 | |

2018: Děti, cyklisté, motocyklisté

V roce 2018 bylo usmrceno 35 osob, těžce zraněno pak 93 osob (historicky nejméně). NSBSP v oblasti usmrcených osob nebyla v uplynulém roce splněna. **S 11% podílem dětí na všech usmrcených nebyla v uplynulém roce v ostatních krajích evidována negativnější bilance, při 2 nehodách přišly o život 4 děti.** Negativní byla zaznamenaná také bilance v oblasti cyklistů, 6 usmrcených představovalo 17% podíl (v rámci ČR 7 %), 21 těžce zraněných pak 23% podíl (v rámci ČR 16 %). Přibližně čtvrtina (24, meziročně +8) těžce zraněných osob byla motocyklisty (26 % vs. 20 % ČR).



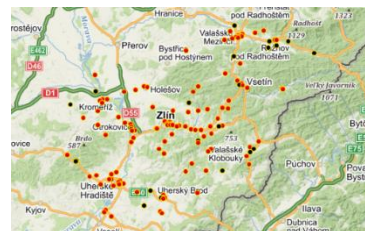
4.10 Zlínský kraj

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích ve Zlínském kraji v uplynulém roce dosáhla **3,7 miliard Kč** (detaily viz Příloha 2). V období let 2012-2018 bylo usmrceno **213 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 28 více (+15 %), těžce zraněno pak bylo **1 227 osob**, o 9 více (+1 %).

| Kraj / plnění NSBSP | 2009 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2020 | Období 2012-2018 | |
|----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------------------|--------|
| | | | | | | | | | | Počet | Rozdíl |
| Zlínský | | | | | | | | | | | |
| Usmrcení | 43 | 31 | 35 | 33 | 41 | 27 | 24 | 22 | | 213 | 28 15% |
| Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 43 | 33 | 31 | 28 | 26 | 24 | 22 | 20 | 17 | 185 | |
| Těžce zranění | 229 | 191 | 206 | 184 | 167 | 190 | 167 | 122 | | 1 227 | 9 1% |
| Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 229 | 199 | 190 | 182 | 173 | 165 | 158 | 151 | 137 | 1 218 | |

2018: Nepřiměřená rychlost, cyklisté, motocyklisté

V roce 2018 bylo usmrceno 22 osob, těžce zraněno pak 122 osob (v obou sledovaných oblastech historická minima). NSBSP v oblasti usmrcených osob však nebyla v uplynulém roce splněna. **Polovina osob (11) byla usmrcena v důsledku nepřiměřené rychlosti (50 % vs. 39 % ČR), přibližně čtvrtinu usmrcených osob (6) tvořili motocyklisté (27 % vs. 16 % ČR).** Negativní bilance byla evidovaná v oblasti cyklistů, 4 usmrcení představovali 18% podíl (v rámci ČR 7 %), 35 těžce zraněných pak 29% podíl (v rámci ČR 16 %) – téměř dvojnásobně vyšší podíl! **V uvedeném kraji došlo k meziročně k nejvyššímu poklesu v oblasti těžce zraněných osob!**



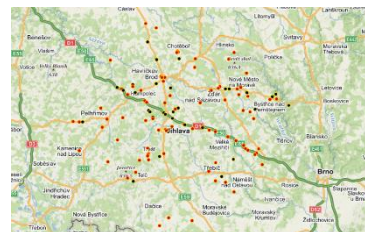
4.11 Kraj Vysočina

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Kraji Vysočina v uplynulém roce dosáhla 4,1 miliard Kč (detaily viz Příloha 2). V období let 2012-2018 bylo usmrceno **247 osob, tj. oproti stanoveným předpokladům o 101 více (+69 %), **těžce zraněno pak bylo 1 031 osob**, o 25 více (+3 %).**

| Kraj / plnění NSBSP | 2009 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2020 | Období 2012-2018 | | |
|----------------------------------|------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------|------------------|------------|------------|
| | | | | | | | | | | Počet | Rozdíl | |
| Usmrcení | 34 | 39 | 36 | 43 | 35 | 30 | 29 | 35 | | 247 | 101 | 69% |
| Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 34 | 26 | 24 | 22 | 21 | 19 | 17 | 16 | 14 | 146 | | |
| Těžce zranění | 189 | 186 | 159 | 158 | 149 | 118 | 145 | 116 | | 1 031 | 25 | 3% |
| Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 189 | 164 | 157 | 150 | 143 | 137 | 130 | 124 | 113 | 1 006 | | |

2018: Nepřiměřená rychlost, nákladní automobily

V roce 2018 bylo usmrceno 35 osob, těžce zraněno pak 116 osob (historicky nejméně). NSBSP v oblasti usmrcených osob nebyla v uplynulém roce splněna. Celkem 18 osob (meziročně +8) bylo usmrceno v důsledku **nepřiměřené rychlosti** (51 % vs. 39 % ČR), tuto „problémovou oblast“ dokresluje dalších 50 těžce zraněných osob (meziročně +10; 43 % vs. 29 % ČR). **Vinou řidičů nákladních automobilů** bylo usmrceno 5 osob (14 % vs. 10 % ČR) a 21 osob bylo těžce zraněno (meziročně +9; 18 % vs. 9 % ČR) – dvojnásobný podíl oproti celorepublikovému průměru.



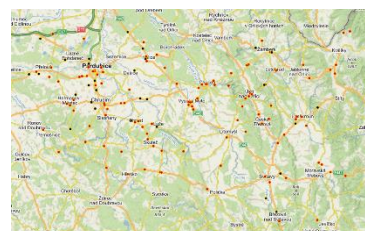
4.12 Pardubický kraj

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Pardubickém kraji v uplynulém roce dosáhla 4,2 miliard Kč (detaily viz Příloha 2). V období let 2012-2018 bylo usmrceno **258 osob, tj. oproti stanoveným předpokladům o 55 více (+27 %), **těžce zraněno pak bylo 1 028 osob**, o 1 více.**

| Kraj / plnění NSBSP | 2009 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2020 | Období 2012-2018 | | |
|----------------------------------|------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------------|------|------------------|-----------|------------|
| | | | | | | | | | | Počet | Rozdíl | |
| Usmrcení | 47 | 42 | 35 | 34 | 46 | 38 | 30 | 33 | | 258 | 55 | 27% |
| Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 47 | 37 | 34 | 31 | 29 | 26 | 24 | 22 | 19 | 203 | | |
| Těžce zranění | 193 | 138 | 149 | 154 | 163 | 142 | 140 | 142 | | 1 028 | 1 | 0% |
| Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 193 | 168 | 160 | 153 | 146 | 139 | 133 | 127 | 116 | 1 027 | | |

2018: Mladí řidiči, stárnoucí populace, cyklisté, alkohol

V roce 2018 bylo usmrceno 33 osob, těžce zraněno pak 403 osob. NSBSP v obou oblastech nebyla v uplynulém roce splněna. **Přibližně čtvrtina osob (8) byl usmrcena vinou mladých řidičů** (24 % vs. 16 % ČR), dalších 25 osob pak bylo těžce zraněno. Celkem 38 těžce zraněných osob bylo starších 65 let (27 % vs. 22 % ČR). Dva cyklisté byli usmrceni, dalších 30 pak těžce zraněno (21 % vs. 16 % ČR). Nejvyšší meziroční nárůsty v oblasti usmrcených osob byly evidovány u nepřiměřené rychlosti, resp. u alkoholu a jiných návykových látek (shodně +4 osoby). Nejvyšší meziroční nárůsty v oblasti těžce zraněných osob byly evidovány u mladých řidičů (+11) a u alkoholu a jiných návykových látek (+10).



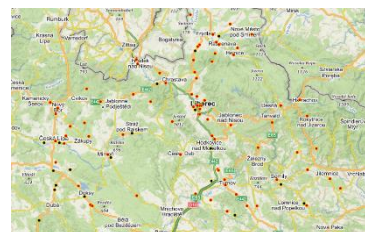
4.13 Liberecký kraj

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Libereckém kraji v uplynulém roce dosáhla **3,6 miliard Kč** (detaily viz Příloha 2). V období let 2012-2018 bylo usmrceno **160 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 52 více (+48 %), těžce zraněno pak bylo **759 osob**, o 12 méně (-2 %).

| Kraj / plnění NSBSP | 2009 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2020 | Období 2012-2018 | |
|----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------------------|---------|
| | | | | | | | | | | Počet | Rozdíl |
| Liberecký | | | | | | | | | | | |
| Usmrcení | 25 | 25 | 20 | 28 | 23 | 19 | 24 | 21 | | 160 | 52 48% |
| Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 25 | 19 | 18 | 16 | 15 | 14 | 13 | 12 | 10 | 108 | |
| Těžce zranění | 145 | 126 | 108 | 116 | 122 | 101 | 92 | 94 | | 759 | -12 -2% |
| Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 145 | 126 | 120 | 115 | 110 | 105 | 100 | 95 | 87 | 771 | |

2018: Motocyklisté, nepřiměřená rychlost

V roce 2018 bylo usmrceno 21 osob, těžce zraněno pak 94 osob. NSBSP v oblasti usmrcených osob nebyla v uplynulém roce splněna. **Téměř 3 z 10 usmrcených, resp. těžce zraněných osob byli motocyklisté.** V uplynulém roce bylo usmrceno 6 motocyklistů (29 %, vs. 16 % ČR), dalších 25 (meziročně +8) pak bylo těžce zraněno (27 % vs. 20 % ČR). Celkem 9 osob bylo usmrceno a 35 osob těžce zraněno (meziročně +5) v důsledku nepřiměřené rychlosti.



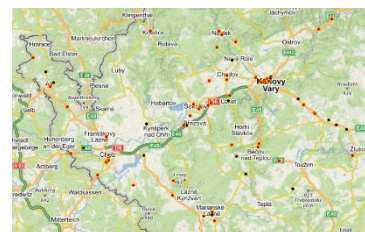
4.14 Karlovarský kraj

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Karlovarském kraji v uplynulém roce dosáhla **2,3 miliard Kč** (detaily viz Příloha 2). V období let 2012-2018 bylo usmrceno **104 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 42 méně (-29 %), těžce zraněno pak bylo **458 osob**, o 149 méně (-25 %).

| Kraj / plnění NSBSP | 2009 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2020 | Období 2012-2018 | |
|----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------------------|-----------|
| | | | | | | | | | | Počet | Rozdíl |
| Karlovarský | | | | | | | | | | | |
| Usmrcení | 34 | 11 | 8 | 15 | 24 | 13 | 12 | 21 | | 104 | -42 -29% |
| Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 34 | 26 | 24 | 22 | 21 | 19 | 17 | 16 | 14 | 146 | |
| Těžce zranění | 114 | 65 | 72 | 83 | 53 | 68 | 57 | 60 | | 458 | -149 -25% |
| Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 114 | 99 | 95 | 90 | 86 | 82 | 79 | 75 | 68 | 607 | |

2018: Mladí řidiči, stárnoucí populace, chodci

V roce 2018 bylo usmrceno 21 osob, těžce zraněno pak 60 osob. NSBSP v oblasti usmrcených osob nebyla v uplynulém roce splněna. **Téměř čtvrtina osob (5) byla usmrcena vinou mladých řidičů (24 % vs. 16 % ČR).** Celkem 6 usmrcených a 15 (meziročně +5) těžce zraněných osob bylo starších 65 let. **Téměř 3 z 10 těžce zraněných osob bylo chodci (17, meziročně +7; 28 % vs. 21 % ČR).** Shodně 5 osob bylo usmrceno v důsledku nedání přednosti v jízdě (meziročně +5 osob), resp. nesprávného předjíždění (meziročně +2 osoby).

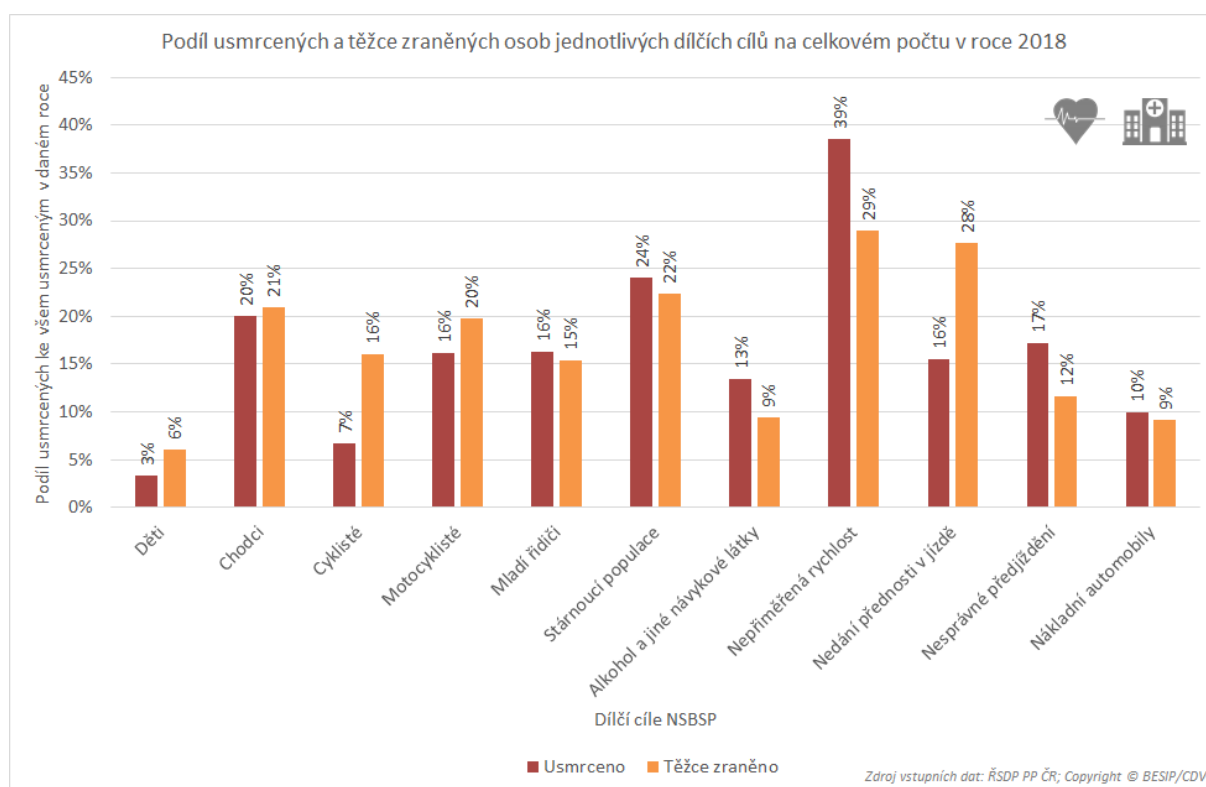


5. Dílčí cíle NSBSP

V rámci NSBSP je sledováno 11 dílčích cílů, které jsou dále rozpracovány v podkapitolách níže.

V období let 2012-2018 byly nejvíce předpoklady NSBSP překročeny u dílčích cílů usmrčených **dětí** (o 27 dětí, tj. +40 %), usmrčených **motocyklistů** (o 130 osob, tj. +31 %), těžce zraněných **cyklistů** (o 532 osob, tj. +22 %) a usmrčených **chodců** (o 81 osob, tj. +11 %). **V roce 2018** byla NSBSP splněna pouze u dílčích cílů usmrčených **cyklistů** (usmrčeno 38 osob, tj. o 4 méně (-9 %)), usmrčených vinou řidičů **nákladních automobilů** (usmrčeno 56 osob, tj. o 3 méně (-5 %)) a těžce zraněných vinou **mladých řidičů** (těžce zraněno 379 osob, tj. o 18 méně (-5 %)).

Podíl jednotlivých dílčích cílů NSBSP v roce 2018 na usmrčených, resp. těžce zraněných osobách je zřejmý z uvedeného grafu. Nepřiměřená rychlost se jednoznačně podílela na usmrčených i těžce zraněných osobách nejvíce. **Zranitelní účastníci silničního provozu (chodci, cyklisté a motocyklisté) se v roce 2018 podíleli na všech usmrčených osobách 43 %, na těžce zraněných pak dokonce 57 %!**



Detailní analýzy jednotlivých dílčích cílů jsou/budou zveřejněny v průběhu roku na webu [BESIP](http://BESIP.cz).

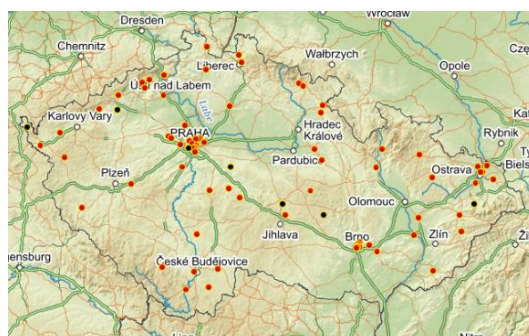
5.1 Děti

Děti patří k nejohroženějším účastníkům silničního provozu. Vnímání rizik se u dětí ve srovnání s dospělými liší, resp. **děti nejsou schopny si riziko dostatečně uvědomit a předvídat průběh události. Děti rovněž neumí na rizika v provozu optimálně reagovat.** Reakční doba dětí je delší než reakční doba dospělých, resp. se reakční doba do cca 20 let zkracuje. Následně pak v důsledku stárnutí dochází k jejímu opětovnému prodlužování. Děti nejsou rovněž schopny správně odhadnout vzdálenost a rychlost vozidla. **Ve více než 80 % nehod, u nichž bylo účastníkem dítě, byla přispívajícím faktorem vzniku dopravní nehody nesoustředěnost a nezkušenost dítěte.** [5]

V období let 2012-2018 bylo usmrceno 95 dětí, tj. oproti stanoveným předpokladům o 27 více (+40 %) – nejvyšší relativní rozdíl ze všech sledovaných dílčích cílů NSBSP! Těžce zraněno pak bylo 1 024 dětí, o 29 více (+3 %).

| Dílčí cíl NSBSP | | 2009 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2020 | Období 2012-2018 | | |
|-----------------|----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------------------|--------|-----|
| | | | | | | | | | | | Počet | Rozdíl | |
| Děti | Usmrcení | 14 | 14 | 8 | 14 | 18 | 13 | 9 | 19 | 0 | 95 | 27 | 40% |
| | Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 14 | 12 | 11 | 10 | 10 | 9 | 8 | 8 | 7 | 68 | | |
| | Těžce zranění | 190 | 169 | 162 | 148 | 125 | 141 | 129 | 150 | 0 | 1 024 | 29 | 3% |
| | Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 190 | 168 | 161 | 154 | 148 | 142 | 115 | 108 | 95 | 995 | | |

V roce 2018 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR **usmrceno 19 a těžce zraněno 150 dětí.** Předpoklad NSBSP v oblasti uvedeného cíle nebyl v roce 2018 splněn! Drtivá většina dětí však nebyla usmrcena vlastní vinou! **Z 19 usmrcených dětí bylo v roce 2018 usmrceno „pouze“ 1 dítě vlastní vinou (5% podíl), 18 dětí bylo usmrceno cizím zaviněním, tzn. ostatním účastníkem silničního provozu;** v případě těžce zraněných bylo 66 dětí těžce zraněno vlastní vinou (tj. 44 %), dalších 84 dětí pak bylo těžce zraněno cizím zaviněním.



Lokalizace nehod s usmrcením, resp. těžkým zraněním dětí je uvedena v mapovém podkladu, filtry jsou rozděleny na chodce a osoby ve vozidlech.

Nejvíce (4) usmrcených dětí bylo v roce 2018 evidováno v Olomouckém kraji, nejvíce těžce zraněných dětí (21) pak ve Středočeském kraji. Uvedené 4 usmrcené děti v Olomouckém kraji byly usmrcené při 2 nehodách. Nejvyšší meziroční nárůsty těžce zraněných dětí byly evidovány ve Středočeském (+8), Jihočeském (+7) a Královéhradeckém kraji (+6); naopak o 6 dětí méně bylo zraněno v Moravskoslezském kraji.

Celkem 4 děti (spolujezdci) byly usmrceny vinou osoby pod vlivem alkoholu; 6 dětí pak bylo těžce zraněno a 59 zraněno lehce! Např. v roce 2017 nebylo vinou osoby pod vlivem alkoholu usmrceno žádné dítě, meziroční nárůst (+17) byl evidován také u lehce zraněných dětí. **Alkohol, resp. vinicí pod jeho vlivem, se tak na všech usmrcených dětech v roce 2018 podílel 21 %, na těžce zraněných dětech pak 4 %.** Detailní informace jsou obsahem Přílohy 1.

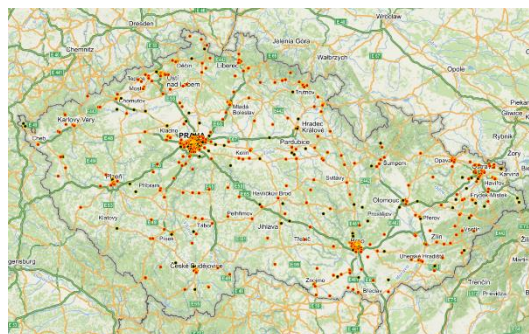
5.2 Chodci

Nejčastějším faktorem přispívajícím ke vzniku dopravní nehody mezi vozidlem a chodcem je nepozornost – ať už chodce nebo řidiče vozidla. U chodců je často přispívajícím faktorem vzniku dopravní nehody kromě nepozornosti rovněž alkohol nebo vědomé nerespektování pravidel silničního provozu. Chodci pod vlivem alkoholu často nejsou schopni adekvátně reagovat na situaci v silničním provozu ani ji správně vyhodnotit. Jejich chování je pro řidiče vozidla těžko předvídatelné. [5]

V období let 2012-2018 bylo usmrceno 848 chodců, tj. oproti stanoveným předpokladům o 81 více (+11 %). Těžce zraněno pak bylo 4 084 chodců, o 125 více (+3 %).

| Dílčí cíl NSBSP | | 2009 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2020 | Období 2012-2018 | | |
|-----------------|----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------------------|--------|-----|
| | | | | | | | | | | | Počet | Rozdíl | |
| Chodci | Usmrcení | 157 | 146 | 134 | 112 | 131 | 111 | 101 | 113 | 0 | 848 | 81 | 11% |
| | Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 157 | 131 | 123 | 116 | 109 | 102 | 96 | 90 | 80 | 767 | | |
| | Těžce zranění | 729 | 663 | 640 | 596 | 554 | 595 | 519 | 517 | 0 | 4 084 | 125 | 3% |
| | Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 729 | 649 | 624 | 600 | 577 | 555 | 489 | 465 | 421 | 3 959 | | |

V roce 2018 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR usmrceno 113 a těžce zraněno 517 chodců (historicky nejméně). Předpoklad NSBSP v oblasti uvedeného cíle nebyl v roce 2018 splněn! Lokalizace nehod s usmrcením, resp. těžkým zraněním chodců je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#).



Zásadní vliv na meziroční nárůst usmrcených chodců měla situace v hl. m. Praze, kde bylo usmrceno 25 chodců (81 % ze všech usmrcených osob), meziročně o 14 více! Výrazný nárůst (+8) byl evidován také v Jihomoravském kraji, kde bylo usmrceno 15 chodců. Nejvyšší meziroční nárůst těžce zraněných chodců (+12) byl evidován v hl. m. Praze (95 těžce zraněných chodců, podíl 52 % na všech těžce zraněných), resp. v Královéhradeckém kraji (26 těžce zraněných chodců).

Většina chodců byla usmrcena v noci! V období let 2005-2018 bylo usmrceno 58 % chodců právě v noci. V roce 2018 bylo v noci usmrceno 58 chodců (tj. 51 %), zatímco ve dne 55 chodců. Nejvyšší podíl usmrcených chodců v noci byl evidován v roce 2007 (67 %), naopak nejnižší v roce 2018 (51 %).

Při zhoršené viditelnosti bylo v roce 2018 usmrceno 18 chodců (9 ve dne a 9 v noci), tj. 16% podíl na všech usmrcených chodcích. Mimo obec pak bylo usmrceno 5 chodců (4 v noci a 1 ve dne). Při zhoršené viditelnosti bylo v roce 2018 těžce zraněno 83 chodců (51 ve dne a 32 v noci), tj. 16% podíl na všech těžce zraněných chodcích. Mimo obec pak bylo těžce zraněno 8 chodců (6 v noci a 2 ve dne). Detailní informace jsou obsahem Přílohy 1.

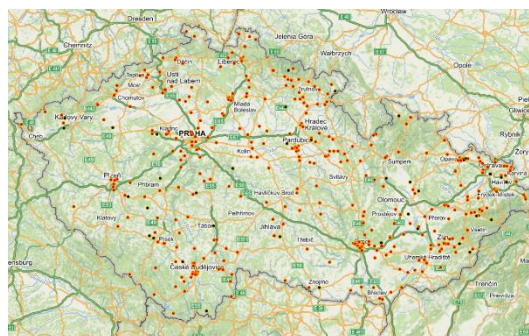
5.3 Cyklisté

Nejčastějším faktorem přispívajícím ke vzniku dopravní nehody mezi vozidlem a cyklistou je nepozornost – ať už cyklisty nebo řidiče vozidla. U cyklistů je často přispívajícím faktorem vzniku dopravní nehody kromě nepozornosti také alkohol. Přibližně při polovině střetů osobního vozidla s cyklistou nevnímal řidič motorového vozidla cyklistu před samotným nárazem. [5]

V období let 2012-2018 bylo usmrceno 368 cyklistů, tj. oproti stanoveným předpokladům o 15 více (+4 %). Těžce zraněno pak bylo 2 921 cyklistů, o 532 více (+22 %).

| Dílčí cíl NSBSP | | 2009 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2020 | Období 2012-2018 | | |
|-----------------|----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------------------|--------|-----|
| | | | | | | | | | | | Počet | Rozdíl | |
| Cyklisté | Usmrcení | 72 | 64 | 58 | 57 | 68 | 39 | 44 | 38 | 0 | 368 | 15 | 4% |
| | Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 72 | 60 | 57 | 53 | 50 | 47 | 44 | 42 | 37 | 353 | | |
| | Těžce zranění | 430 | 466 | 462 | 433 | 394 | 417 | 353 | 396 | 0 | 2 921 | 532 | 22% |
| | Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 430 | 383 | 368 | 354 | 340 | 327 | 315 | 303 | 280 | 2 389 | | |

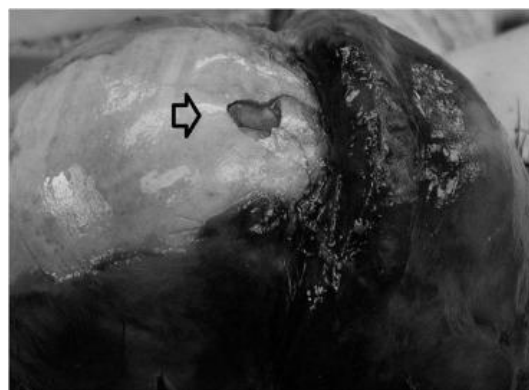
V roce 2018 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR usmrceno 38 (historicky nejméně) a těžce zraněno 396 cyklistů. Předpoklad NSBSP v oblasti těžce zraněných cyklistů nebyl v roce 2018 splněn! Lokalizace nehod s usmrcením, resp. těžkým zraněním cyklistů je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#).



Cyklisté se na všech usmrcených osobách v roce 2018 podíleli 7 %, na těžce zraněných pak 16 %. Nejvyšší podíl usmrcených i těžce zraněných cyklistů na všech usmrcených i těžce zraněných osobách byl evidován ve Zlínském kraji, kde byli usmrceni 4 cyklisté (18% podíl) a 35 cyklistů bylo těžce zraněno (29% podíl).

Velkým negativem, který je zřejmý z výše uvedené tabulky, je dlouhodobé neplnění NSBSP v oblasti těžce zraněných cyklistů. Jednu z příčin lze jednoznačně hledat v nepoužívání cyklistických přileb. Rok 2018 v tomto ohledu nebyl, bohužel, výjimkou, cyklistickou přilbu nepoužilo 30 usmrcených (79 %), 260 těžce zraněných (66 %) a 2 095 lehce zraněných cyklistů (65 %). Detailní informace jsou obsahem Přílohy 1.

Výzkumný projekt [8], zaměřený na používání cyklistických přileb, analyzoval 119 cyklistů, kteří byli v průběhu let 1995-2013 usmrceni ve dvou krajích ČR. Ve všech uvedených případech analyzovali soudní lékaři (viz fotografie), zda přilba mohla cyklisty zachránit či nikoli. Studie, na které se mj. podíleli zástupci CDV, prokázala, že 37 % cyklistů by dopravní nehody přežilo, pokud by použili cyklistické přilby. Studie dospěla k závěru, že cyklisté by jednoznačně měli používat cyklistické přilby, měli by si však uvědomit, že ne ve všech situacích je cyklistická přilba sama o sobě ochrání.



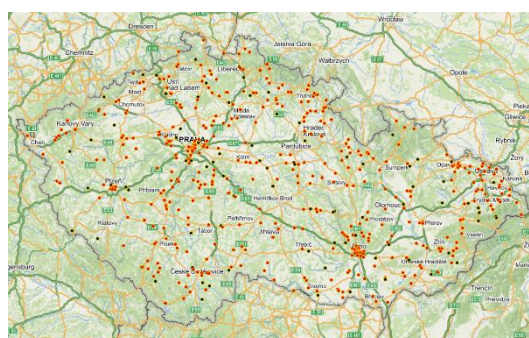
5.4 Motocyklisté

Nejčtenějšími faktory, které přispívají ke vzniku dopravních nehod motocyklistů, jsou **nepozornost řidiče motocyklu, vysoká rychlost a nepřizpůsobení rychlosti jízdy stavu vozovky, nezkušenost motocyklisty, nesprávné vyhodnocení situace, vědomé nerespektování pravidel silničního provozu, reakce v panice**. Pouze při 4 z 10 střetů osobního vozidla s motocyklistou, vnímal řidič motorového vozidla motocyklistu ještě před samotným nárazem, **6 z 10 řidičů motocyklistu před střetem vůbec nevnímalo!** [5]

V období let 2012-2018 bylo usmrceno 550 motocyklistů, tj. oproti stanoveným předpokladům o 130 více (+31 %) – druhý nejvyšší relativní rozdíl ze všech sledovaných dílčích cílů NSBSP! **Těžce zraněno pak bylo 3 394 motocyklistů**, o 126 méně (-4 %).

| Dílčí cíl NSBSP | | 2009 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2020 | Období 2012-2018 | | |
|-----------------|----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------------------|--------|-----|
| | | | | | | | | | | | Počet | Rozdíl | |
| Motocyklisté | Usmrcení | 88 | 90 | 66 | 89 | 90 | 60 | 64 | 91 | 0 | 550 | 130 | 31% |
| | Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 88 | 72 | 68 | 64 | 60 | 56 | 52 | 49 | 43 | 420 | | |
| | Těžce zranění | 627 | 511 | 496 | 534 | 484 | 463 | 418 | 488 | 0 | 3 394 | -126 | -4% |
| | Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 627 | 572 | 554 | 538 | 521 | 506 | 425 | 405 | 367 | 3 520 | | |

V roce 2018 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR **usmrceno 91** (nejvíce od roku 2010) **a těžce zraněno 488 motocyklistů**. Předpoklad NSBSP v oblasti uvedeného dílčího cíle nebyl v roce 2018 splněn! Lokalizace nehod s usmrcením, resp. těžkým zraněním motocyklistů je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#).



V uplynulém roce byl evidován **historicky nejvyšší** (16,1 %) **podíl motocyklistů na všech usmrcených osobách**, přibližně každá 6. usmrcená osoba byla motocyklistou! S podílem 19,8 % pak **každá 5. těžce zraněná osoba byla motocyklistou – opět historicky nejvyšší podíl!** V roce 2018 zavinili motocyklisté 2 109 nehod, tj. 57% podíl na všech nehodách s účastí motocyklistů; 59 motocyklistů bylo usmrceno právě vinou motocyklistů, tj. 65 %, 55 % se pak podíleli na těžce zraněných (266).

Nejvíce usmrcených (15) a těžce zraněných motocyklistů (79) bylo evidováno ve Středočeském kraji; v Libereckém kraji se motocyklisté podíleli na všech usmrcených osobách 29 %, na těžce zraněných pak 27 % - **nejvyšší podíly ze všech krajů**. Nejvyšší meziroční nárůsty usmrcených motocyklistů byly evidovány ve Středočeském (+8), Moravskoslezském (+5) a Jihomoravském kraji (+4), těžce zraněných pak v Jihomoravském (+29), Moravskoslezském (+22) a Královéhradeckém kraji (+15). **Nejčastější příčinou usmrcení motocyklistů bylo nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky** (zatačka, klesání, stoupání, šířka apod.). **Nejvíce motocyklistů (34) bylo usmrceno na silnicích II. třídy**, čtvrtina (26 %) usmrcených na tomto druhu komunikací byla v roce 2018 motocyklisty. Nejvíce motocyklistů bylo z pohledu směrových poměrů usmrceno v zatáčkách (38 usmrcených, 28% podíl). **V součtu pak nejvíce motocyklistů (170) bylo těžce zraněno na křižovatkách**. Detailní informace jsou obsahem Přílohy 1.

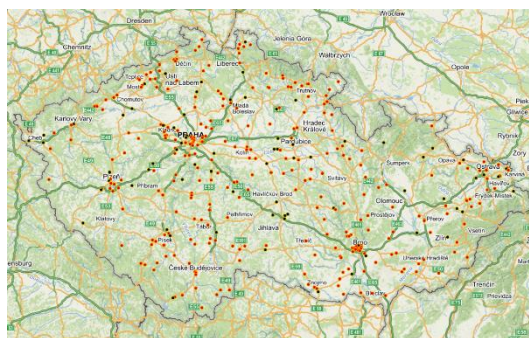
5.5 Mladí řidiči (do 24 let)

Mladí řidiči častěji způsobují dopravní nehody v důsledku nezkušenosti a vysoké nebo nepřiměřené rychlosti. Zejména pro **mladé řidiče motocyklů** je ve srovnání s ostatními věkovými skupinami častějším přispívajícím faktorem vzniku nehod **nezkušenost a reakce v panice**. [5]

V období let 2012-2018 bylo vinou mladých řidičů usmrceno 728 osob, tj. oproti stanoveným předpokladům o 16 více (+2 %). Těžce zraněno pak bylo 2 943 osob, o 934 méně (-24 %).

| Dílčí cíl NSBSP | | 2009 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2020 | Období 2012-2018 | | |
|-----------------------------|----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------------------|--------|------|
| | | | | | | | | | | | Počet | Rozdíl | |
| Mladí řidiči (do 24 let) | Usmrcení | 129 | 128 | 97 | 112 | 117 | 95 | 87 | 92 | 0 | 728 | 16 | 2% |
| | Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 129 | 114 | 110 | 106 | 101 | 97 | 94 | 90 | 83 | 712 | | |
| | Těžce zranění | 631 | 490 | 461 | 454 | 417 | 398 | 344 | 379 | 0 | 2 943 | -934 | -24% |
| | Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 631 | 620 | 616 | 612 | 609 | 605 | 418 | 397 | 358 | 3 877 | | |

V roce 2018 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR vinou mladých řidičů usmrceno 92 a těžce zraněno 379 osob. Předpoklad NSBSP v oblasti usmrcených osob nebyl v roce 2018 splněn! Lokalizace nehod s usmrcením, resp. těžkým zraněním vinou mladých řidičů je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#).



I přes meziroční nárůst počtu usmrcených a těžce zraněných osob vinou mladých řidičů byly dosažené výsledky historicky druhé nejnižší. Na nesplnění předpokladů NSBSP v oblasti usmrcených osob měl zásadní vliv měsíc listopad, kdy bylo vinou mladých řidičů usmrceno 17 osob, téměř třetina osob (30,9 %) byla usmrcena vinou mladých řidičů.

Nejvyšší podíl na usmrcených osobách vinou mladých řidičů byl v uplynulém roce evidován v Moravskoslezském kraji (26 %, 14 usmrcených), na těžce zraněných osobách pak ve Středočeském kraji (21 %, 83 těžce zraněných). Meziročně nejvyšší nárůsty v oblasti usmrcených osob vinou mladých řidičů byly evidovány ve Středočeském (+11) a Moravskoslezském kraji (+7). Dramatické nárůsty v oblasti těžce zraněných osob vinou mladých řidičů byly evidovány ve Středočeském (+39) a Jihomoravském kraji (+28). Detailní informace jsou obsahem Přílohy 1.

Jedním z výstupů HADN je **simulace dopravních nehod**, příklad dopravní nehody s účastí mladého řidiče ilustruje následující simulace. Nehoda se stala na křižovatce mimo obec. Mladý řidič lehkého užitkového vozidla zřejmě vlivem nezkušenosti špatně odhadl rychlost jízdy a vzdálenost osobního vozidla, jedoucího po hlavní komunikaci a vjel do křižovatky. Řidič osobního vozidla již nestačil zabrzdit a zabránit tak střetu. Detailní informace k HADNu jsou obsahem Přílohy 3.



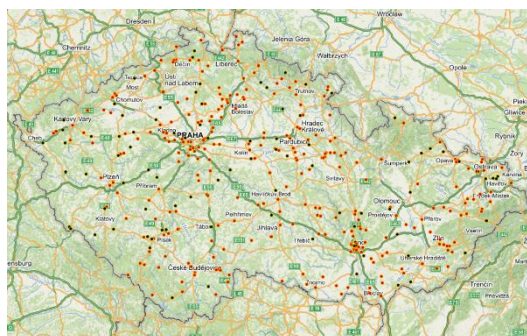
5.6 Stárnoucí populace (nad 65 let)

Četnost příčin vzniku dopravních nehod se liší v závislosti na věku. Ve srovnání s ostatními věkovými skupinami, dochází u stárnoucí populace ke zvýšení četnosti nehod způsobených nedáním přednosti v jízdě. S rostoucím věkem dochází k poklesu fyzické i psychické kondice, v důsledku toho je ovlivněna zejména pozornost a reakční doba. U stárnoucí populace je v porovnání s ostatními věkovými skupinami vyšší procento případů, v nichž účastník na vzniklou nehodovou situaci nereagoval. [5]

V období let 2012-2018 bylo usmrceno 893 seniorů, tj. oproti stanoveným předpokladům o 13 více (+1 %). Těžce zraněno pak bylo 3 414 seniorů, o 334 více (+11 %).

| Dílčí cíl NSBSP | | 2009 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2020 | Období 2012-2018 | | |
|---------------------------------|----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------------------|--------|-----|
| | | | | | | | | | | | Počet | Rozdíl | |
| Stárnoucí populace (nad 65 let) | Usmrcení | 141 | 134 | 118 | 115 | 140 | 129 | 121 | 136 | 0 | 893 | 13 | 1% |
| | Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 141 | 135 | 133 | 131 | 129 | 127 | 114 | 111 | 105 | 880 | | |
| | Těžce zranění | 472 | 465 | 485 | 447 | 461 | 504 | 501 | 551 | 0 | 3 414 | 334 | 11% |
| | Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 472 | 470 | 469 | 468 | 467 | 466 | 376 | 365 | 345 | 3 080 | | |

V roce 2018 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR usmrceno 136 a těžce zraněno 551 seniorů (historicky nejvíce). Předpoklad NSBSP v oblasti uvedeného dílčího cíle nebyl v roce 2018 splněn! Lokalizace nehod s usmrcením, resp. těžkým zraněním seniorů je uvedena v mapovém podkladu, filtry jsou rozděleny na chodce a osoby ve vozidlech.



Předpoklady uvedeného dílčího cíle byly v rámci revize NSBSP od roku 2017 dále zpřísněny, resp. sníženy. V uplynulém roce však došlo k výrazným meziročním nárůstům jak v oblasti usmrcených, tak těžce zraněných osob. Stárnoucí populace významným způsobem ovlivňuje plnění vytýčených strategických cílů NSBSP, jen v roce 2018 se senioři na všech usmrcených podíleli 24 %, na těžce zraněných pak 22 %. V některých krajích byla „dominance“ stárnoucí populace výrazně vyšší. V oblasti usmrcených osob např. v Královéhradeckém kraji 44 %, v hl. m. Praze 39 %, v Moravskoslezském kraji pak 37 %; v oblasti těžce zraněných osob v hl. m. Praze 33 %, v Pardubickém kraji 27 %, v Jihomoravském kraji pak 26 %.

Každoročně z pohledu kategorie usmrcených seniorů **dominují s nejvyšším podílem senioři – chodci**. **Ve velké míře se pak senioři podílejí také na usmrcených cyklistech** – velmi často jsou pak usmrcení ti, kteří nepoužili cyklistickou přílbu. V posledních letech je (nejen v ČR) evidován rozmach v oblasti elektrokol, které jsou mj. seniory v čím dál větší míře provozovány. Ačkoli neexistují přesné statistiky nehod elektrokol, v rámci činnosti HADNu [5] jsou již tyto nehody také evidovány. **Užití cyklistických přileb v případě jízdy na elektrokolech by měla být naprostá samozřejmost!** Detailní informace jsou obsahem Přílohy 1.

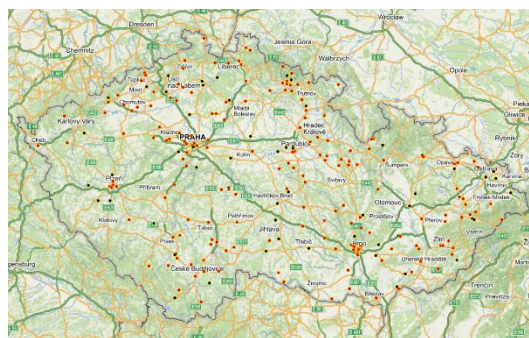
5.7 Alkohol a jiné návykové látky

Spolupůsobícími faktory při vzniku dopravních nehod pod vlivem alkoholu nebo návykových látek jsou často **nepozornost, vysoká rychlost, únava a mikrosnánek, nezkušenost**. Typickým rizikovým faktorem dopravních nehod účastníků silničního provozu pod vlivem alkoholu nebo návykových látek je **nepředvídatelné chování**. [5]

V období let 2012-2018 bylo vinou osob pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek usmrceno 441 osob, tj. oproti stanoveným předpokladům o 193 méně (-30 %). Těžce zraněno pak bylo 1 846 osob, o 105 méně (-5 %).

| Dílčí cíl NSBSP | | 2009 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2020 | Období 2012-2018 | | |
|-------------------------------|----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------------------|--------|------|
| | | | | | | | | | | | Počet | Rozdíl | |
| Alkohol a jiné návykové látky | Usmrcení | 123 | 48 | 62 | 67 | 74 | 62 | 52 | 76 | 0 | 441 | -193 | -30% |
| | Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 123 | 110 | 107 | 103 | 99 | 96 | 62 | 57 | 48 | 634 | | |
| Těžce zranění | Těžce zranění | 376 | 326 | 253 | 296 | 260 | 264 | 214 | 233 | 0 | 1 846 | -105 | -5% |
| | Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 376 | 327 | 312 | 298 | 285 | 272 | 235 | 222 | 197 | 1 951 | | |

V roce 2018 bylo v důsledku dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek na pozemních komunikacích v ČR **usmrceno 76** (nejvíce od roku 2011) a **těžce zraněno 233 osob**. Předpoklad NSBSP v oblasti uvedeného dílčího cíle nebyl v roce 2018 splněn (historicky poprvé)! Lokalizace nehod s usmrcením, resp. těžkým zraněním osob je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#).



Předpoklady uvedeného dílčího cíle byly v rámci revize NSBSP od roku 2017 dále zpřísněny, resp. sníženy. V uplynulém roce však došlo k výrazným meziročním nárůstům jak v oblasti usmrcených, tak těžce zraněných osob. Na dramatický nárůst v oblasti usmrcených osob měl zásadní vliv měsíc listopad, kdy bylo vinou osob pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek usmrceno 15 osob, tj. 27,3 % všech usmrcených osob!

Nejvíce (10) osob bylo usmrceno vinou osob pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek ve Středočeském, Jihočeském a Moravskoslezském kraji; nejvíce těžce zraněných (35) pak bylo evidováno v Jihomoravském kraji. Ačkoli je v České republice ukotvena tzv. „nulová tolerance“ bylo vinou osob pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v uplynulém roce usmrceno 13 % osob, tj. **přibližně každá 8. osoba byla usmrcena viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek**. V souvislosti s debatou o prolomení „nulové tolerance“ je nutné zmínit, že **vinou řidičů se zjištěnou hladinou alkoholu do 0,5 ‰ bylo v uplynulém roce usmrceno 7 osob, dalších 18 osob pak bylo těžce zraněno!** Velmi negativní byl v uplynulém roce **dramatický nárůst nehod zaviněných řidiči pod vlivem drog, jejichž vinou bylo usmrceno 18 a těžce zraněno 25 osob!** Detailní informace jsou obsahem Přílohy 1.

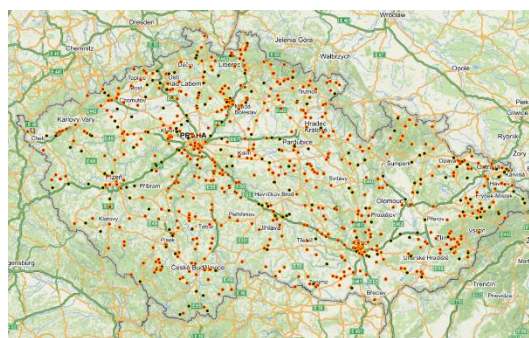
5.8 Nepřiměřená rychlost

Nepřiměřená rychlost je častým faktorem přispívajícím ke vzniku nehod **agresivních řidičů, mladých řidičů** (ať už osobního vozidla nebo motocyklu), **motocyklistů**. **Volbu rychlosti jízdy ovlivňuje také provedení dopravní infrastruktury** (např. šířka silnice, typ silnice, místo nehody – intravilán/extravilán, maximální dovolená rychlost a okolí silnice – zejména výskyt pevných překážek v okolí silnic). [5]

V období let 2012-2018 bylo v důsledku nepřiměřené rychlosti usmrceno 1 547 osob, tj. oproti stanoveným předpokladům o 337 méně (-18 %). **Těžce zraněno pak bylo 5 249 osob**, o 1 010 méně (-16 %).

| Dílčí cíl NSBSP | | 2009 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2020 | Období 2012-2018 | | |
|----------------------|----------------------------------|-------|-------|-------|------|------|------|------|------|------|------------------|--------|------|
| | | | | | | | | | | | Počet | Rozdíl | |
| Nepřiměřená rychlost | Usmrcení | 370 | 261 | 211 | 250 | 236 | 195 | 176 | 218 | 0 | 1 547 | -337 | -18% |
| | Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 370 | 325 | 311 | 298 | 285 | 273 | 203 | 188 | 162 | 1 884 | | |
| | Těžce zranění | 1 151 | 852 | 798 | 831 | 698 | 731 | 626 | 713 | 0 | 5 249 | -1 010 | -16% |
| | Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 1 151 | 1 057 | 1 027 | 998 | 970 | 943 | 655 | 610 | 530 | 6 259 | | |

V roce 2018 bylo v důsledku nepřiměřené rychlosti na pozemních komunikacích v ČR **usmrceno 218 a těžce zraněno 713 osob**. Předpoklad NSBSP v oblasti uvedeného dílčího cíle nebyl v roce 2018 splněn (historicky poprvé)! Lokalizace nehod s usmrcením, resp. těžkým zraněním osob je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#).



Předpoklady uvedeného dílčího cíle byly v rámci revize NSBSP od roku 2017 dále zpřísněny, resp. sníženy. V uplynulém roce však došlo k výrazným meziročním nárůstům jak v oblasti usmrcených, tak těžce zraněných osob. **Nepřiměřená rychlost se dlouhodobě podílí na usmrcených i těžce zraněných osobách nejvíce ze všech dílčích cílů NSBSP**, v uplynulém roce 39 % na všech usmrcených, resp. 29 % na všech těžce zraněných.

Nejvíce usmrcených (40) a těžce zraněných (139) osob bylo v důsledku nepřiměřené rychlosti v uplynulém roce evidováno ve Středočeském kraji. **V některých krajích se nepřiměřená rychlost podílela na všech usmrcených osobách nadpoloviční většinou, např. Ústecký kraj 57 %, Moravskoslezský kraj (54 %) a Kraj Vysočina (51 %)**. „Problematickou“ oblast podtrhuje 43% podíl nepřiměřené rychlosti na všech těžce zraněných osobách v Kraji Vysočina (50 těžce zraněných).

Překračování nejvyšší dovolené rychlosti do 10 km v hodině přiznalo průměrně 86 % respondentů. Těch, kteří jezdí ještě rychleji, bylo 66 %. **Většina řidičů faktor nepřiměřené rychlosti stále podceňuje. Obzvláště nebezpečná je pak nepřiměřená rychlost ve směrových obloucích, to znamená v zatáčkách a v jejich bezprostředním okolí**. Tato situace je kritická především na silnicích I. a II. třídy v extravilánu, tedy na území ležícím mimo zastavěné území obce. [11] Detailní informace jsou obsahem Přílohy 1, resp. k problematice překračování rychlostí Přílohy 4.

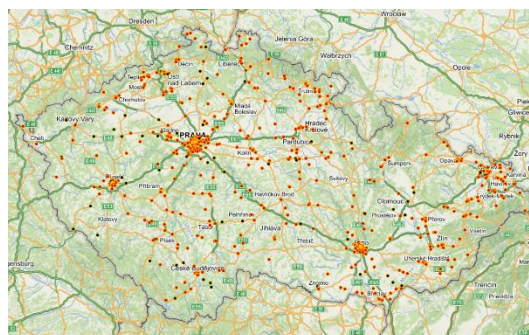
5.9 Nedání přednosti v jízdě (od 2017)

Nedání přednosti v jízdě souvisí s celou řadou spolupůsobících faktorů: **provedením dopravního prostoru** – nedostatečný/omezený rozhled nebo nevhodné uspořádání křižovatek (např. křižovatky navozující psychologickou přednost), **nesprávným vyhodnocením situace v provozu** nebo **nepozorností** např. v důsledku zanedbání potřeby vyhledat informaci nebo přetížení pozornosti řidiče. [5]

V období let 2017-2018 bylo v důsledku nedání přednosti v jízdě usmrceno 171 osob, tj. oproti stanoveným předpokladům o 13 více (+8 %). Těžce zraněno pak bylo 1 323 osob, o 159 více (+14 %).

| Dílčí cíl NSBSP | | 2009 | 2017 | 2018 | 2020 | Období 2017-2018 | | |
|--------------------------|----------------------------------|------|------|------|------|------------------|--------|-----|
| | | | | | | Počet | Rozdíl | |
| Nedání přednosti v jízdě | Usmrcení | 113 | 83 | 88 | 0 | 171 | 13 | 8% |
| | Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 113 | 81 | 77 | 71 | 158 | | |
| | Těžce zranění | 856 | 645 | 681 | 0 | 1 326 | 159 | 14% |
| | Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 856 | 597 | 570 | 521 | 1 167 | | |

V roce 2018 bylo v důsledku nedání přednosti v jízdě na pozemních komunikacích v ČR **usmrceno 88 a těžce zraněno 681 osob**. Předpoklad NSBSP v oblasti uvedeného dílčího cíle nebyl v roce 2018 splněn! Lokalizace nehod s usmrcením, resp. těžkým zraněním osob je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#).



Uvedený dílčí cíl byl zařazen do NSBSP v rámci její revize od roku 2017. I přes historicky druhé nejnižší hodnoty jak v oblasti usmrcených, tak těžce zraněných osob došlo také v tomto dílčím cíli k meziročním nárůstům. **V důsledku nedání přednosti v jízdě bylo v uplynulém roce těžce zraněno 28 % osob**, po nepřiměřené rychlosti se tak jedná o druhý nejvyšší podíl ze všech dílčích cílů. **Nejvíce usmrcených** v důsledku nedání přednosti v jízdě bylo evidováno ve **Středočeském (19) a Jihočeském kraji (15) – zde se nedání přednosti v jízdě podílelo na všech usmrcených celou čtvrtinou (25 %) – nejvyšší podíl ze všech krajů. Nejvíce těžce zraněných** v důsledku nedání přednosti v jízdě bylo evidováno ve **Středočeském (91), Jihomoravském kraji (89) a v hl. m. Praze (81) – zde se nedání přednosti v jízdě podílelo na všech těžce zraněných 45 %!** – nejvyšší podíl.

Ze zjištěných poznatků lze potvrdit, že **nedání přednosti v jízdě je doménou starších věkových kategorií**. Nejvyšší zastoupení mají viníci ve věkové kategorii 65 let a více, následování viníky ve věku 55-64 let. **V drtivé většině případů** byly v důsledku nedání přednosti v jízdě usmrceny, resp. těžce zraněny osoby **vinou řidičů osobních vozidel**, naopak poškozenými jsou velmi často nejzranitelnější účastníci silničního provozu - chodci. Detailní informace jsou obsahem Přílohy 1.



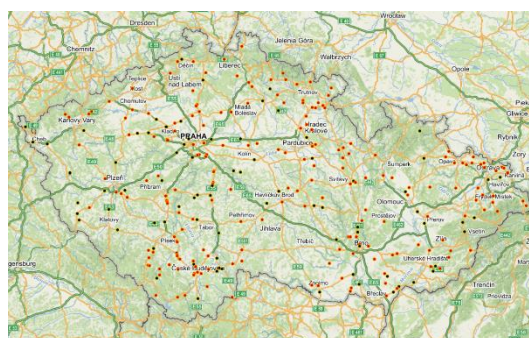
5.10 Nesprávné předjíždění (od 2017)

Rizikovou skupinou jsou zejména řidiči, kteří jsou ochotni za volantem více riskovat a tendují k agresivnímu stylu jízdy. Nejčastějšími rizikovými faktory přispívajícími ke vzniku dopravní nehody v důsledku předjíždění jsou nepozornost 28 %, vysoká nebo nepřiměřená rychlost 18 % a nesprávné vyhodnocení situace 13 %. [5]

V období let 2017-2018 bylo v důsledku nesprávného předjíždění usmrceno 185 osob, tj. oproti stanoveným předpokladům o 15 více (+9 %). Těžce zraněno pak bylo 529 osob, o 12 více (+2 %).

| Dílčí cíl NSBSP | | 2009 | 2017 | 2018 | 2020 | Období 2017-2018 | |
|-----------------------|----------------------------------|------|------|------|------|------------------|--------|
| | | | | | | Počet | Rozdíl |
| Nesprávné předjíždění | Usmrcení | 125 | 88 | 97 | 0 | 185 | 15 9% |
| | Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 125 | 87 | 83 | 76 | 170 | |
| | Těžce zranění | 385 | 241 | 288 | | 529 | 12 2% |
| | Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 385 | 265 | 253 | 230 | 517 | |

V roce 2018 bylo v důsledku nesprávného předjíždění na pozemních komunikacích v ČR usmrceno 97 a těžce zraněno 288 osob. Předpoklad NSBSP v oblasti uvedeného dílčího cíle nebyl v roce 2018 splněn! Lokalizace nehod s usmrcením, resp. těžkým zraněním osob je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#).



Uvedený dílčí cíl byl zařazen do NSBSP v rámci její revize od roku 2017. Zásadní pro nesplnění uvedeného dílčího cíle byla situace ve Středočeském (22 usmrcených a 62 těžce zraněných) a Jihočeském kraji (20 usmrcených a 52 těžce zraněných). **Nesprávné předjíždění se v rámci Jihočeského kraje podílelo na všech usmrcených osobách 34 %, 2x vyšší podíl než byl v uplynulém roce republikový průměr.** Ve stejném kraji byl evidován také nejvyšší (20 %) podíl na všech těžce zraněných (pozn. 12% podíl v rámci ČR). Nejvyšší meziroční nárůst usmrcených osob v důsledku nesprávného předjíždění byl evidován v Jihočeském (+7) a Plzeňském kraji (+5), u těžce zraněných pak ve Středočeském (+31), Moravskoslezském (+20), Jihočeském (+12) a Jihomoravském kraji (+11).

Z pohledu příčin dominovala počtu usmrcených a těžce zraněných osob jízda po nesprávné straně, vjetí do protisměru, řada tragických následků byla evidována také v situacích, kdy při předjíždění došlo k ohrožení protijedoucího řidiče. **Nejvíce usmrcených a těžce zraněných osob v důsledku nesprávného předjíždění bylo evidováno na silnicích I. třídy.** Čím nižší třída komunikace (pozn. I.-III. třída), tím nižší byl evidován počet usmrcených a těžce zraněných osob v důsledku nesprávného předjíždění (pozn. i podíl na všech usmrcených a těžce zraněných osobách v rámci jednotlivých tříd komunikací). Detailní informace jsou obsahem Přílohy 1.

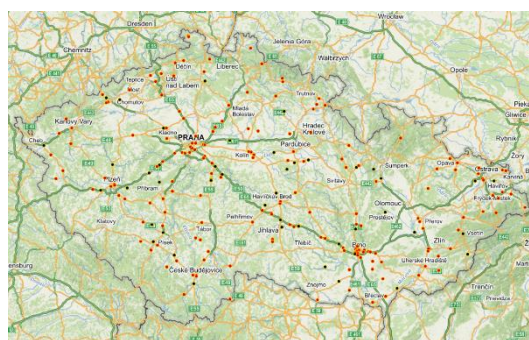
5.11 Nákladní automobily (od 2017)

Závažnost dopravních nehod s účastí nákladních vozidel ovlivňuje řada faktorů, zejména **dochází se zvyšující se hmotností nákladního vozidla k markantnímu zvýšení pravděpodobnosti vzniku těžkého a smrtelného zranění při střetu** (a to převážně u kategorie nákladních vozidel nad 12 t). [5]

V období let 2017-2018 bylo vinou řidičů nákladních automobilů usmrceno 130 osob, tj. oproti stanoveným předpokladům o 8 více (+6 %). **Těžce zraněno pak bylo 404 osob**, o 11 více (+3 %).

| Dílčí cíl NSBSP | | 2009 | 2017 | 2018 | 2020 | Období 2017-2018 | | |
|---------------------|----------------------------------|------|------|------|------|------------------|--------|----|
| | | | | | | Počet | Rozdíl | |
| Nákladní automobily | Usmrcení | 105 | 74 | 56 | 0 | 130 | 8 | 6% |
| | Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 105 | 63 | 59 | 52 | 122 | | |
| | Těžce zranění | 313 | 179 | 225 | 0 | 404 | 11 | 3% |
| | Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 313 | 202 | 191 | 171 | 393 | | |

V roce 2018 bylo vinou řidičů nákladních automobilů na pozemních komunikacích v ČR **usmrceno 56** (historicky nejméně) **a těžce zraněno 225 osob** (nejvíce od roku 2012). Předpoklad NSBSP v oblasti těžce zraněných nebyl v roce 2018 splněn! Lokalizace nehod s usmrcením, resp. těžkým zraněním osob je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#).



Uvedený dílčí cíl byl zařazen do NSBSP v rámci její revize od roku 2017. Nejvíce usmrcených osob vinou řidičů nákladních automobilů bylo evidováno ve Středočeském a Jihočeském kraji (shodně 11), **v Jihočeském kraji byl evidován nejvyšší podíl (19 %) usmrcených vinou řidičů nákladních automobilů na všech usmrcených osobách** (pozn. celorepublikový podíl činil 10 %). Nejvíce těžce zraněných osob vinou řidičů nákladních automobilů bylo evidováno v Jihomoravském (36) a Středočeském kraji (32). **Na Vysočině byl evidován nejvyšší podíl (18 %, 21 těžce zraněných) těžce zraněných vinou řidičů nákladních automobilů na všech těžce zraněných osobách** (pozn. celorepublikový podíl činil 9 %). Meziročně nejvyšší nárůst počtu usmrcených osob vinou řidičů nákladních automobilů byl evidován v Jihočeském (+7) a Středočeském kraji (+5), v případě těžce zraněných pak v Jihomoravském kraji (+14), na Vysočině (+9) a ve Středočeském kraji (+8).

V roce 2018 bylo těžce zraněno vinou řidičů nákladních automobilů kategorie N3 64 osob, meziročně o 22 více, tj. +52 %! Nejvyšší počet od roku 2012! Meziročně více těžce zraněných vinou řidičů nákladních automobilů bylo evidováno také u kategorií N1 (86, +11, tj. +15 %) a N2 (75, +13, +21 %). V případě usmrcených vinou řidičů nákladních automobilů byl u všech kategorií evidován meziroční pokles, v případě kategorie N3 dokonce historicky nejméně usmrcených (18, meziročně o 12 méně, tj. -40 %). Detailní informace jsou obsahem Přílohy 1.

6. Infrastruktura

V období 2012-2018 bylo oproti předpokladům stanoveným NSBSP usmrceno o 16 % více, naopak o 2 % méně osob bylo těžce zraněno.



6.1 Druh komunikace

Z pohledů jednotlivých druhů komunikací byla situace značně rozdílná. **Nejvíce osob bylo usmrceno na silnicích I. třídy, následovaly silnice II., resp. III. tříd.** Relativní překročení vytýčeného cíle v oblasti usmrcených osob bylo na všech uvedených druzích komunikací překročeno obdobně (pozn. v rozmezí 12-13 %). **Z pohledu plnění NSBSP lze hodnotit místní komunikace jako jednoznačně nejhorší – v oblasti usmrcených osob byl předpoklad překročen o 62 % (+157 osob), u těžce zraněných pak o 31 % (+850 osob).** Velmi negativní byl evidován vývoj také na dálnicích, kde oproti stanoveným předpokladům bylo v období 2012-2018 usmrceno o 94 osob více (+91 %) a o 135 osob více bylo vážně zraněno (+36 %)! *Pozn. od 1. 1. 2016 došlo k přeznačení téměř všech rychlostních silnic na dálnice, síť dálnic se tak významně rozšířila.*

| Druh komunikace | | 2009 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2020 | Období 2012-2018 | | |
|---|----------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------------------|--------|------|
| | | | | | | | | | | | Počet | Rozdíl | |
| Dálnice | Usmrcení | 24 | 20 | 23 | 24 | 30 | 42 | 25 | 33 | 10 | 197 | 94 | 91% |
| | Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 24 | 19 | 17 | 16 | 15 | 13 | 12 | 11 | 10 | 103 | | |
| | Těžce zranění | 70 | 59 | 67 | 78 | 52 | 85 | 91 | 75 | 42 | 507 | 135 | 36% |
| | Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 70 | 61 | 58 | 56 | 53 | 51 | 48 | 46 | 42 | 372 | | |
| Silnice I. třídy | Usmrcení | 325 | 277 | 220 | 220 | 254 | 193 | 186 | 214 | 130 | 1 564 | 164 | 12% |
| | Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 325 | 253 | 233 | 214 | 197 | 181 | 167 | 154 | 130 | 1 400 | | |
| | Těžce zranění | 892 | 696 | 709 | 689 | 687 | 632 | 563 | 630 | 80 | 4 606 | -140 | -3% |
| | Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 892 | 776 | 741 | 707 | 675 | 645 | 615 | 587 | 535 | 4 746 | | |
| Silnice II. třídy | Usmrcení | 199 | 143 | 136 | 164 | 150 | 124 | 117 | 133 | 80 | 967 | 110 | 13% |
| | Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 199 | 155 | 143 | 131 | 121 | 111 | 102 | 94 | 80 | 857 | | |
| | Těžce zranění | 880 | 733 | 645 | 659 | 559 | 596 | 554 | 576 | 528 | 4 322 | -361 | -8% |
| | Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 880 | 766 | 731 | 698 | 666 | 636 | 607 | 579 | 528 | 4 683 | | |
| Silnice III. třídy | Usmrcení | 150 | 130 | 98 | 121 | 117 | 89 | 87 | 87 | 60 | 729 | 83 | 13% |
| | Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 150 | 117 | 108 | 99 | 91 | 84 | 77 | 71 | 60 | 646 | | |
| | Těžce zranění | 721 | 573 | 453 | 480 | 449 | 418 | 411 | 393 | 433 | 3 177 | -660 | -17% |
| | Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 721 | 627 | 599 | 572 | 546 | 521 | 497 | 475 | 433 | 3 837 | | |
| Sledovaná křižovatka | Usmrcení | 18 | 10 | 6 | 6 | 2 | 10 | 7 | 7 | 7 | 48 | -30 | -38% |
| | Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 18 | 14 | 13 | 12 | 11 | 10 | 9 | 9 | 7 | 78 | | |
| | Těžce zranění | 116 | 89 | 88 | 85 | 83 | 74 | 73 | 69 | 70 | 561 | -56 | -9% |
| | Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 116 | 101 | 96 | 92 | 88 | 84 | 80 | 76 | 70 | 617 | | |
| Sledovaná komunikace | Usmrcení | 44 | 35 | 36 | 30 | 23 | 24 | 25 | 31 | 18 | 204 | 15 | 8% |
| | Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 44 | 34 | 32 | 29 | 27 | 25 | 23 | 21 | 18 | 189 | | |
| | Těžce zranění | 280 | 247 | 236 | 213 | 167 | 212 | 164 | 194 | 168 | 1 433 | -57 | -4% |
| | Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 280 | 244 | 233 | 222 | 212 | 202 | 193 | 184 | 168 | 1 490 | | |
| Místní komunikace | Usmrcení | 59 | 61 | 57 | 60 | 74 | 55 | 52 | 52 | 24 | 411 | 157 | 62% |
| | Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 59 | 46 | 42 | 39 | 36 | 33 | 30 | 28 | 24 | 254 | | |
| | Těžce zranění | 514 | 558 | 547 | 520 | 507 | 519 | 456 | 478 | 308 | 3 585 | 850 | 31% |
| | Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 514 | 447 | 427 | 408 | 389 | 371 | 355 | 338 | 308 | 2 735 | | |
| Účelová komunikace - polní, lesní cesty apod. | Usmrcení | 5 | 1 | 2 | 2 | 2 | 3 | 1 | 2 | 2 | 13 | -9 | -40% |
| | Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 5 | 4 | 4 | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 | 2 | 22 | | |
| | Těžce zranění | 19 | 5 | 6 | 6 | 10 | 7 | 10 | 12 | 11 | 56 | -45 | -45% |
| | Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 19 | 17 | 16 | 15 | 14 | 14 | 13 | 13 | 11 | 101 | | |
| Účelová komunikace - ostatní | Usmrcení | 8 | 4 | 5 | 2 | 8 | 5 | 2 | 6 | 3 | 8 | 0 | 1% |
| | Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 8 | 6 | 6 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 3 | 8 | | |
| | Těžce zranění | 44 | 26 | 31 | 32 | 26 | 37 | 17 | 38 | 26 | 55 | -4 | -7% |
| | Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 44 | 38 | 37 | 35 | 33 | 32 | 30 | 29 | 26 | 59 | | |



6.2 Směrové poměry komunikace

Z pohledů jednotlivých směrových poměrů komunikací byla situace značně rozdílná. **Nejvíce osob bylo v období let 2012-2018 usmrceno (1 970) a těžce zraněno (8 074) na přímých úsecích**, s 910 usmrcenými a 3 688 těžce zraněnými následovaly zatáčky. **Z pohledu plnění NSBSP došlo k relativnímu překročení vytyčených cílů v oblasti usmrcených osob na přímých úsecích (o 273 osob, tj. +16 %), v zatáčkách (o 238 osob, tj. +35 %), ale také na 3 ramenných křižovatkách (o 129 osob, tj. +50 %)! Ani v jednom roce nebyla NSBSP v uvedených případech splněna!** Naopak z dlouhodobého hlediska lze „relativně pozitivně“ hodnotit bilanci na přímých úsecích po projetí zatáčky, kde bylo oproti předpokladům NSBSP usmrceno o 51 osob méně (-8 %), resp. o 308 osob méně bylo těžce zraněno (-13 %).



| Směrové poměry komunikace | | 2009 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2020 | Období 2012-2018 | | |
|-------------------------------|----------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------------------|--------|------|
| | | | | | | | | | | | Počet | Rozdíl | |
| přímý úsek | Usmrcení | 394 | 332 | 283 | 298 | 330 | 249 | 236 | 242 | | 1 970 | 273 | 16% |
| | Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 394 | 307 | 282 | 260 | 239 | 220 | 202 | 186 | 158 | 1 697 | | |
| | Těžce zranění | 1 606 | 1 268 | 1 277 | 1 187 | 1 200 | 1 068 | 1 081 | 993 | | 8 074 | -472 | -6% |
| | Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 1 606 | 1 397 | 1 334 | 1 273 | 1 216 | 1 160 | 1 108 | 1 058 | 964 | 8 546 | | |
| přímý úsek po projetí zatáčky | Usmrcení | 144 | 93 | 69 | 84 | 82 | 86 | 69 | 86 | | 569 | -51 | -8% |
| | Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 144 | 112 | 103 | 95 | 87 | 80 | 74 | 68 | 58 | 620 | | |
| | Těžce zranění | 447 | 355 | 363 | 295 | 292 | 245 | 265 | 256 | | 2 071 | -308 | -13% |
| | Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 447 | 389 | 371 | 354 | 338 | 323 | 308 | 294 | 268 | 2 379 | | |
| zatáčka | Usmrcení | 156 | 147 | 117 | 142 | 151 | 115 | 102 | 136 | | 910 | 238 | 35% |
| | Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 156 | 122 | 112 | 103 | 95 | 87 | 80 | 74 | 62 | 672 | | |
| | Těžce zranění | 715 | 614 | 541 | 535 | 544 | 493 | 500 | 461 | | 3 688 | -117 | -3% |
| | Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 715 | 622 | 594 | 567 | 541 | 517 | 493 | 471 | 429 | 3 805 | | |
| křižovatka 4 ramenná | Usmrcení | 70 | 45 | 52 | 37 | 47 | 45 | 41 | 43 | | 310 | 9 | 3% |
| | Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 70 | 55 | 50 | 46 | 42 | 39 | 36 | 33 | 28 | 301 | | |
| | Těžce zranění | 484 | 385 | 382 | 349 | 327 | 341 | 356 | 270 | | 2 410 | -165 | -6% |
| | Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 484 | 421 | 402 | 384 | 366 | 350 | 334 | 319 | 290 | 2 575 | | |
| křižovatka 3 ramenná | Usmrcení | 60 | 62 | 60 | 64 | 46 | 49 | 50 | 56 | | 387 | 129 | 50% |
| | Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 60 | 47 | 43 | 40 | 36 | 33 | 31 | 28 | 24 | 258 | | |
| | Těžce zranění | 520 | 436 | 391 | 389 | 367 | 360 | 342 | 339 | | 2 624 | -143 | -5% |
| | Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 520 | 452 | 432 | 412 | 394 | 376 | 359 | 342 | 312 | 2 767 | | |
| křižovatka 5 a více ramenná | Usmrcení | 4 | 0 | 0 | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 | | 6 | -11 | -65% |
| | Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 4 | 3 | 3 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 17 | | |
| | Těžce zranění | 6 | 13 | 9 | 5 | 10 | 10 | 10 | 2 | | 59 | 27 | 85% |
| | Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 6 | 5 | 5 | 5 | 5 | 4 | 4 | 4 | 4 | 32 | | |
| okružní křižovatka | Usmrcení | 4 | 2 | 2 | 2 | 3 | 0 | 3 | 1 | | 13 | -4 | -25% |
| | Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 4 | 3 | 3 | 3 | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 | 17 | | |
| | Těžce zranění | 31 | 21 | 23 | 22 | 22 | 23 | 26 | 18 | | 155 | -10 | -6% |
| | Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 31 | 27 | 26 | 25 | 23 | 22 | 21 | 20 | 19 | 165 | | |

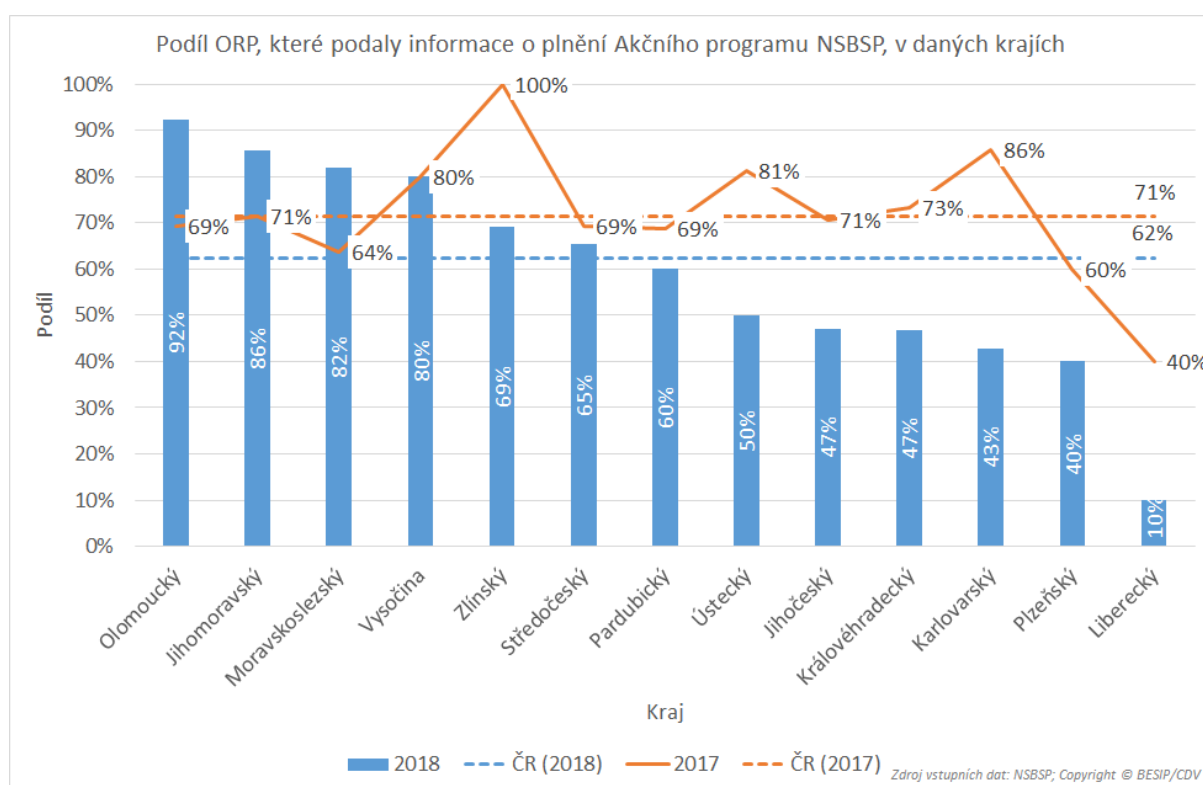
Detailní informace o místech, kde docházelo v uplynulém roce k nehodám s usmrcením, resp. s těžkými zraněními jsou součástí aplikace **DOPRAVNÍ NEHODY V ČR. [7]**



7. Plnění Akčního programu odpovědnými subjekty

Do podání informace o plnění AP se zapojilo **Ministerstvo dopravy, Ministerstvo vnitra, Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, Ministerstvo zdravotnictví, Ministerstvo obrany, Ministerstvo financí, Generální ředitelství cel**. Dále se zapojily organizace zřízené Ministerstvem dopravy: **Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD)** a **Správa železniční dopravní cesty (SŽDC)**.

Dále pak **všechny kraje ČR a 128 obcí s rozšířenou působností** (dále jen „ORP“), **meziročně o 19 méně, tj. -13 %**. Jedná se o registrované ORP, které vyplnily dotazníky (resp. alespoň jejich část) za rok 2018. Podíl ORP, které se zapojily do podání informací o plnění Akčního programu NSBSP za rok 2018 činil v rámci republiky 62 %, situace v jednotlivých krajích však byla do značné míry rozdílná – viz graf níže. Nejzodpovědněji k této záležitosti přistoupily ORP v Olomouckém kraji (92 %), na druhé straně nejméně (nejmenší podíl) aktivní byly ORP v Libereckém kraji (zapojeno pouze 1 ORP: Jilemnice).



Za **nestátní neziskové organizace** podaly informaci: Asociace center pro zdokonalovací výcvik řidičů AČR, CBJ: s-drive a Asociace dopravních psychologů. Za **společnosti v působnosti správy silnic v majetku kraje** podaly informace pouze dvě organizace: KSÚS Karlovarského kraje a Ředitelství silnic Zlínského kraje, příspěvková organizace.

7.1 Opatření bezpečná pozemní komunikace

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

Opatření naplňuje především ŘSD, které spravuje dálnice a silnice I. třídy na síti TEN-T. Bezpečnostní inspekce (dále jen „BI“) provedena v roce 2015 na komunikacích dle vyhlášky v síti TEN-T a navíc na komunikacích, které ji nahrazují, ale nejsou v ní zahrnuty v celé ČR - viz Příloha 5. Aplikace CEBASS

poskytuje okamžitý přehled, co bylo odstraněno, neakceptováno a co se řeší - do budoucna BI na všech silnicích I. třídy. ŘSD upravuje nehodová místa i bez upozornění Policií ČR. BI na místech dopravních nehod se smrtelnými následky **provádí Ministerstvo vnitra – Policie ČR**. Podává zpětnou informaci správcům pozemních komunikací všech tříd.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU V KRAJÍCH ČR: **Odborně vyškoleného auditora** na dopravně inženýrském úseku KÚ **má pouze hlavní město Praha**. V ostatních krajích není opatření realizováno. Je zapotřebí zdůraznit, že v tomto opatření se nejedná o komerční činnost bezpečnostního auditora, ale o odborný pohled na nově připravované anebo upravované stavby.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU ORP: **Význam provádění bezpečnostních auditů** na novostavbách silnic **v ORP je nedocenený**. Přispívá ke zvýšení bezpečnosti nově projektovaných staveb, případně u změny dokončené stavby. Nehodové lokality na místních komunikacích (dále jen „MK“) nejsou až na výjimky identifikovány. Pokud je nehodová lokalita identifikována, tak je to z podnětu Policie ČR, která provádí BI i na MK pokud se zde stane dopravní nehoda s vážnými následky.

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

Odstraňování reklamních zařízení od dálnic a silnic prvních tříd provázely obstrukce některých vlastníků i přesto, že zákon už od 1. září 2017 stanovil zákaz billboardů na těchto komunikacích mimo zastavěné území obce. Během roku 2018 se nicméně podařilo většinu reklamních zařízení odstranit. **ŘSD odstranilo celkem 667 reklamních zařízení podél dálnic, 14 podél silnic pro motorová vozidla a dalších 1 467 podél silnic I. třídy**. Řešení stromů, které tvoří pevnou překážku, resp. novelizace TP 99, **není stále uskutečněno**.



PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU ORP: Na MK je uplatňováno opatření pro snížení počtu nehod nárazem do pevné překážky. V počtu odstraněných reklamních zařízení je nejúspěšnější Středočeský kraj.

K3 VÝSTAVBA OBCHVATŮ MĚST A OBCÍ

Výstavba obchvatů na silnicích I. třídy je průběžně realizována s přihlédnutím ke kategorii komunikace, dopravnímu zatížení, velikosti sídla a dalším podmínkám. ŘSD byly realizovány obchvaty na silnicích: I/22 Strakonice, I/34 Pohled, I/38 Osová Bítýška, I/11 Nebory - Oldřichovice, I/11 Oldřichovice – Bystřice.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU V KRAJÍCH ČR: **Výstavba obchvatů je v dostatečné míře realizována pouze ve Středočeském kraji, Karlovarském kraji a Pardubickém kraji**. Ve zbývajících krajích výstavba obchvatů stále neuspokojuje poptávku a výstavba je postupně realizována.

K4 ÚPRAVY DOPRAVNÍHO PROSTORU PRO ZRANITELNÉ ÚČASTNÍKY SILNIČNÍHO PROVOZU

ŘSD realizovalo vjezdové ostrůvky na silnicích I. třídy – viz Příloha 5. Byly **realizovány dělicí pásy**, parkovací pruhy a odbočovací pruhy na silnicích ve správě ŘSD. **Přechody byly upraveny nasvícením moderními osvětlovacími systémy, zkrácením délky přechodu, aplikace Rocbindy** – viz Příloha 5.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU V KRAJÍCH ČR: Výstavba vjezdových ostrůvků, jako jedno z opatření pro zklidnění dopravy, je postupně realizována. Dělicí pásy nejsou, až na výjimku ve Zlínském kraji, realizovány. Postupně realizovány jsou odbočovací pruhy a parkovací pruhy. Stejně tak **je úpravám přechodů na silnicích v majetku KÚ věnována dostatečná pozornost** a jsou upravovány tak, aby se bezpečnost chodců na přechodech zvyšovala. Zatím až na hlavní město Praha nejsou využívány moderní systémy pro detekci chodců na přechodech. **Výstavba cyklostezek a cyklotras a to jak v extravilánu i intravilánu je postupně realizována.** Realizace probíhá po malých úsecích, ale postupně se celkový počet km navyšuje.



PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU ORP: **ORP Pardubického kraje, Olomouckého kraje, Středočeského kraje, Moravskoslezského kraje a Kraje Vysočina** realizuje zklidnění dopravy v obytných částech měst a obcí aplikováním opatření „Zóna 30“. Vjezdové ostrůvky na MK, parkovací a odbočovací pruhy, dělicí pásy nebyly realizovány téměř v žádném ORP. Bližší informace jsou v Příloze 5. **ORP Jihomoravského, Jihočeského, Ústeckého, některá ORP Královéhradeckého kraje, Pardubického a Kraje Vysočina zlepšily přehlednost přechodů pro chodce.** Přechodům pro chodce je zapotřebí věnovat zvýšenou pozornost nejen pro postihování nekázně chodců, ale především pro zlepšení viditelnosti chodce na přechodu, aby řidič mohl zavčas zareagovat. Délka nově vybudovaných cyklostezek v jednotlivých ORP je uvedena v řádu do několika km. Zde je nejúspěšnější ORP Pardubice. **Podmínky pro rozvoj sdíleného prostoru** pro zrovnoprávnění všech druhů dopravy na MK **jsou vytvořeny zcela ojediněle**, a to jen v několika ORP.

K5 ÚPRAVY KŘÍŽOVATEK

Revize stavebního uspořádání a viditelnosti dopravního značení ze strany ŘSD byla provedena v omezené míře – 8. Zjištěné nedostatky byly v počtu 2 ve srozumitelnosti dopravního značení. **Ministerstvo vnitra podrobilo revizi celkem 2 723 křižovatek a 330 revizí rozhledových trojúhelníků na silnicích I. třídy.** Revize byla provedena na silnicích II., III. třídy a na MK. **ŘSD vybuodovalo okružní křižovatky** na silnicích I. třídy: I/61 Buštěhrad, I/29 Písek, I/27 Železná Ruda, I/38 Markvartice, I/11 Šedivec, I/17 Hrochův Týnec - dočasná s plastovými prvky.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU V KRAJÍCH ČR: **Revize stavebního uspořádání na křižovatkách silnic ve správě krajů je prováděna**, stejně tak i **revize srozumitelnosti a viditelnosti dopravního značení a revize rozhledových trojúhelníků.** Je prováděna v rozdílné frekvenci: od měsíční kontroly až po kontrolu jednou ročně. Na silnicích ve správě krajů jsou křižovatky upravovány i stavebně, což je finančně náročná akce. **Přestavba křižovatek na okružní se postupně provádí** ve všech krajích ČR. Jedná se především o křižovatky, které jsou místem častých kolizí účastníků provozu na pozemních komunikacích.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU ORP: V ORP je revize stavebního uspořádání křižovatek prováděna, stejně jako revize srozumitelnosti a viditelnosti dopravního značení. Jen je prováděna v rozdílné frekvenci: od měsíční, přes čtvrtletní až jednou ročně. Výstavba okružních křižovatek na MK je realizována jen ve velmi omezeném počtu.

K6 ZKVALITNĚNÍ DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ, VYBAVENÍ KOMUNIKACÍ A POVRCHOVÝCH VLASTNOSTÍ VOZOVEK

ŘSD revidovalo vybavení komunikací z hlediska bezpečnosti na 871 km silnic I. třídy, 208,8 km dálnic, a na všech silnicích I. třídy ve Středočeském kraji. Nedostatků bylo zjištěno 485, převážně se jednalo o nevyhovující svodidla, nevyhovující dopravní značení, slabě viditelné dopravní knoflíky, poškozené dopravní značení (dále jen „DZ“) po nehodě, ztrátu retroreflexe svislého DZ, vzrostlou vegetaci, poškozené tlumiče nárazu a svodidla. **Bylo odstraněno 5 335 pevných překážek.** Odstranit nebo ochránit nešly tyto pevné překážky: vzrostlé stromy a stromořadí kolem silnic I. třídy. **Zvýšil se počet měření proměnných parametrů vozovek** a to jak na dálnicích, silnicích pro motorová vozidla a na silnicích I. třídy. Nebyla odstraněna místa, která nevyhovovala parametrům v délce 169 km. Průběžně **jsou instalována svodidla proti podjetí**, bližší informace viz Příloha 5. Dle informace ŘSD jsou **kooperativní systémy** využívány, ale jsou jen středně účinné.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU V KRAJÍCH ČR: Problematika pevných překážek, především stromů, je problémem nejen na silnicích ve správě krajů, ale na celostátní úrovni. Především se jedná o **absenci legislativy, která by správcům komunikací umožňovala odstraňovat stromy**, která tvoří bezpečnostní riziko. Kompetence jsou dány pracovníkům SÚS v jednotlivých krajích. **Měření proměnných parametrů vozovek správci pozemních komunikací je prováděno** oproti předcházejícím rokem **ve zvýšené míře.** Nevyhovující úseky jsou označovány dopravními značkami. Pro úpravu úseků s nevyhovujícím povrchem nejsou dostatečné finanční prostředky mimo hlavního města Praha, Ústeckého kraje, Zlínského kraje a Moravskoslezského kraje. Instalace svodidel proti podjetí motocyklistů je iniciována pracovníky KÚ v 8 krajích ČR. Pro oddělení protisměrných úseků na silnicích II. a III. třídy nebyly shledány vhodné úseky.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU ORP: Vybavení MK z hlediska bezpečnosti je prováděno především správci pozemních komunikací. Měření proměnných parametrů na MK je prováděno v rozdílném počtu. Odstraňování nevyhovujících parametrů vozovek je především po celých úsecích ale také jen v místech, kde jsou velké výtlučky, případně jsou tato místa označována dopravními značkami. Svodidla, která mají eliminovat následky dopravních nehod motocyklistů, nejsou až na jednotlivé výjimky, instalována. Nejsou ani identifikována místa pro instalaci svodidel.

K7 ZABEZPEČENÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ

V České republice je více než osm tisíc železničních přejezdů. Každý musí odpovídat příslušným zákonům, vyhláškám a normám. Při dodržování všech pravidel ze strany účastníků silničního provozu je tedy střet s vlakem zcela vyloučen. Přesto **jsou na nich při několika stech nehodách ročně usmrčeny desítky osob.** V drtivé většině jsou viníky účastníci silničního provozu, kteří vjedou na přejezd v době, kdy to zákon zakazuje. **Správná funkce DZ na železničních přejezdech ze strany MD je pravidelně kontrolována.** Dle vyhlášky MD č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah – „Prohlídka přejezdů a přechodů“, se koná každých 12 měsíců.

Společná prohlídka přejezdů 1 x za 5 let – viz předpis SŽDC S 2/3. **Kontrola dopravního značení probíhá na všech přejezdech v majetku SŽDC**, tj. i na účelových komunikacích. V kompetenci SŽDC jsou pouze DZ A 32a, A 32b, P6. Ostatní DZ, které se osazují v souvislosti s železničním přejezdem, jako je DZ A 29,



A 30, A 31a, A 31 b, A 31c, jsou v kompetenci Ředitelství silnic a dálnic. Změny zabezpečení viz Příloha 5. **Pro zvýšení bezpečnosti na přejezdech jsou instalovány dvě testovací aplikace kooperativního systému** typu železniční infrastruktura-chodec (cyklista). V rámci tohoto testovacího provozu jsou dva železniční přejezdy vybaveny technologií, která přenáší informaci o výstražném stavu na světelném přejezdovém zabezpečovacím zařízení do mobilního telefonu chodců. Pokračuje testování detektorů překážek v prostoru železničního přejezdu. (Pardubice, Olomouc, Studénka). **BI na železničních přejezdech** v křížení se silnicemi I., II. a III. třídy **provedlo Ministerstvo vnitra - Policie ČR**. Taktéž provedlo BI na přejezdech s křížením MK. Při BI bylo shledáno 118 nedostatků. **ŘSD provádělo údržbu rozhledových polí v křížení pozemních komunikací s drahou** – na 14 místech. Jako nedostatky byly shledány špatný rozhled - vzrostlá vegetace.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU V KRAJÍCH ČR: **Kontrola dopravního značení a údržba rozhledových polí** na silnicích ve správě krajů **je prováděna**. Vybrané kraje **ve spolupráci se SŽDC** zajišťují, aby železniční přejezdy, v křížení se silnicemi **byly zabezpečeny nejmodernějšími systémy**. Jedná se o kraje: Jihočeský, Liberecký, Pardubický, Jihomoravský, Olomoucký, Zlínský a Moravskoslezský.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU ORP: **Dopravní značení na železničních přejezdech v křížení s MK je zkvalitňováno**, převážně na základě oznámení o nedostacích na MK ze strany Policie ČR. Realizace je ponechána plně v odpovědnosti SŽDC až ne některé výjimky, kde je iniciováno jednání.

K8 NASAZOVÁNÍ SYSTÉMŮ ITS PRO MONITOROVÁNÍ A ŘÍZENÍ PROVOZU

Ministerstvo vnitra vytipovalo místa pro **vážení vozidel a to jak WIM tak i nízkorychlostní vážení**. Opatření zatím nebylo realizováno. Pro zefektivnění využívání parkovacích míst probíhá **pilotní projekt URSA CR** - sběr dynamických dat o obsazenosti parkovacích míst – viz Příloha 5. S postupnou výstavbou nových a rekonstrukcí stávajících odpočívák - příprava na osazení telematikou a zapojení do systému vybudovaného viz výše – se počítá např. D1 Střechev, D5 Šlovice, D7 Smolenice, D35 Holovousy atd. **Systém eCall byl plně zprovozněn již v roce 2017**.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU V KRAJÍCH ČR: Systémy pro monitorování a řízení provozu na pozemních komunikacích na silnicích II. a III. třídy nejsou až na výjimku realizovány. Je vytipován pouze jeden úsek na silnici II/425 průtah Hustopeče km 21,689 v Jihomoravském kraji. Úseky pro vysokorychlostní a nízkorychlostní vážení má vytipované Olomoucký kraj v počtu několika desítek a to na silnicích II. i III. třídy. Ostatní kraje buď vytipovány nemají, nebo nepodalý informaci. Přitom jízda s přetíženými vozidly i na silnicích nižších tříd je velkým rizikem pro vznik dopravní nehody. Podle podané informace v opatření V1 - **vážení vozidel je téměř ve všech krajích ČR zajištěno již v dostatečné míře** mimo Pardubického kraje a Jihomoravského kraje.



PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU ORP: **Nízkorychlostní vážení vozidel a vážení WIM je realizováno na MK** pouze v omezené míře na několika místech v ORP např. v Jihočeském kraji, Ústeckém kraji a Pardubickém kraji.

7.2 Opatření bezpečné vozidlo

V1 ZAJIŠTĚNÍ STÁTNÍHO ODBORNÉHO DOZORU

Ministerstvo dopravy vypracovalo Koncepti výkonu Státního odborného dozoru (dále jen „SOD“) v silniční dopravě. Jedním z klíčových přínosů této koncepce je model uvolnění kapacit Policie ČR na provádění kontrol nákladních vozidel a efektivnější využití jednotek MEJ. **MV Policie ČR se podílí na výkonu SOD v silniční dopravě ve spolupráci s CSPSD, s.r.o., resp. s jednotkami MEJ.** Při kontrolách bylo zjištěno 54 595 vozidel, které měly nevyhovující technický stav. Bližší hodnoty viz Příloha 5. **Ministerstvo obrany** provedlo technické kontroly vozidel ozbrojených sil v počtu 524, žádné vozidlo nebylo shledáno jako technicky nezpůsobilé. Při **vážení vozidel Ministerstvem financí, GŘC**, bylo shledáno **494 přetížených vozidel**, kterým byla uložena pokuta na místě, **z toho bylo 304 vozidel registrovaných v zahraničí.** **SOD nad provozovateli silniční dopravy vykonává Policie ČR.** Byla provedena kontrola vozidel přepravy osob a kontroly vozidel nákladní dopravy – viz Příloha 5.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU V KRAJÍCH ČR Viz V1. Realizaci vážení vozidel, ať systémem **WIM nebo nízkorychlostním vážením** ve větší míře, **chybí dostatečné finanční zajištění** pro realizaci opatření v kraji Pardubickém, Jihomoravském a hlavním městě Praha.

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

Informace poskytuje **Ministerstvo dopravy** na webových stránkách <http://mdcr.cz/>, Akce pro odbornou/širokou veřejnost a také **Ministerstvo obrany** na odborné konferenci „Zvýšení bezpečnosti provozu vozidel ozbrojených sil“.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU V KRAJÍCH ČR: Informaci o nových systémech podporujících bezpečnost při řízení, kromě Libereckého kraje, žádný z krajů neposkytuje. Stačilo by přitom dát na stránky krajů odkaz na webové stránky Ministerstva dopravy.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU ORP: Blansko, Chrudim, Vysoké Mýto, Uničov, Hořovice, Mělník, Nymburk, Náměšť nad Oslavou, Světlá nad Sázavou a Třebíč. V těchto ORP **byla poskytnuta informace pro řidiče o nových systémech podporujících bezpečné řízení motorových vozidel.**

Plnění AKČNÍHO PROGRAMU NNO: **Asociace autoškol, z.s.**, v souladu se svými stanovami, **pořádá semináře** pro učitele autoškol, lektory školicích středisek a provozovatele autoškol viz Příloha 5. **CBJ - s- drive** se zaměřuje na **pořádání kurzů bezpečné jízdy** pro jednotlivce a společnost podrobné informace - viz Příloha 5.

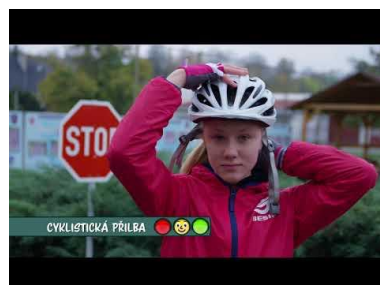


7.3 Opatření bezpečný účastník

Ú1 ZAJIŠTĚNÍ PRŮBĚŽNÉHO VZDĚLÁVÁNÍ DĚTÍ

Metodické materiály vydává Ministerstvo dopravy, Samostatné oddělení BESIP. Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy

sdělovalo, že oblast vzdělávání k bezpečnosti silničního provozu je povinně zařazena do vzdělávacích programů předškolního, základního a středního vzdělávání již od roku 1937, stejně tak i metodické materiály pro výuku DV a semináře pro učitele DV. V roce 2013 bylo provedeno rozšíření povinné výuky této oblasti vzdělávání v Rámcovém vzdělávacím programu pro základní vzdělávání v této oblasti. Poskytuje metodické materiály pro výuku DV, semináře pro učitele DV. Dále podporuje oblast vzdělanosti pedagogů akreditovaným programem „Dopravní úrazy jako nejčastější příčina dětských úrazů, který je zařazen do nabídky Národního institutu pro další vzdělávání (přímo řízené organizace MŠMT), který zajišťuje další vzdělávání pedagogických pracovníků od předškolního až po vyšší odborné vzdělávání. Do vzdělávání je aktivně zapojeno **Ministerstvo zdravotnictví**, které tento program zajišťuje po odborné stránce. Podpora pro **zapojení rodičů** do systému DV je realizována především ze strany MD prostřednictvím web stránek **Samostatného oddělení BESIP**. DV v předškolních a školních zařízeních, jakož i na dopravních hřištích doplňují strážníci obecní policie a příslušníci Policie ČR. V roce 2018 byly vytvořeny jednotné metodické postupy pro výuku dopravní výchovy policisty a strážníky.



PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU V KRAJÍCH ČR: Všechny **kraje**, až na výjimku Kraje Vysočina a Moravskoslezského kraje, **poskytují podporu realizaci DV** ve svém kraji, a to formou finančního příspěvku na provoz dětských dopravních hřišť nebo nákup pomůcek v MŠ a ZŠ.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU ORP: **Podpora pro výuku DV je**, až na zcela ojedinělé případy, **poskytována ze strany ORP**. Především finanční podporou provozovatelů dětských dopravních hřišť, nákupem pomůcek pro výuku DV pro MŠ a ZŠ.

Ú2 PREVENTIVNĚ INFORMAČNÍ AKTIVITY

Ministerstvo dopravy, Samostatné oddělení BESIP realizovalo aktivitu prostřednictvím informačních kampaní v médiích, tiskových výstupů, web stránek MD, Samostatného oddělení BESIP, na facebooku BESIP a prostřednictvím kontaktních aktivit KK BESIP v krajích ČR. Na používání mobilních telefonů při řízení byla zaměřena kampaň „Nepozornostzabíjí“, na níž BESIP jako odborný partner spolupracoval s Českou asociací pojišťoven. Na motocyklisty byly zaměřeny akce: Motosalon Brno 2018, Motocyklový den žen 2018, Polygon Brno a Krizové situace ve vztahu řidič auta a motocyklu komunikované i v souvislosti se srazem k 115. výročí značky Harley Davidson v Praze. Na legislativní změnu pravidel ohledně vytváření prostoru pro průjezd vozidel s právem přednostní jízdy upozorňovala informační kampaň Ulička pro život. **Ministerstvo vnitra** realizovalo preventivní aktivity zaměřené na řízení pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek, chodce, cyklisty, motocyklisty, mladé řidiče, seniory, nákladní vozidla a používání zádržných systémů. Realizovalo video spot na snížení počtu diskonehod. Spot byl zaměřený na mladé řidiče a řízení pod vlivem alkoholu a drog, ve spolupráci s autoškolami návštěva polygonu a vyzkoušení alko a drogo brýlí. Informace realizované **KHS Kraje Vysočina, KHS**

Olomouckého kraje, Krajská hygienická stanice Olomouckého kraje, KHS Moravskoslezského kraje a Hygienickou stanicí hl. m. Prahy – viz Příloha 5. Pro pedagogy je připraven program, který je zařazen do nabídky Národního institutu pro další vzdělávání (přímo řízené organizace MŠMT), který zajišťuje další vzdělávání pedagogických pracovníků od předškolního až po vyšší odborné vzdělávání – viz Příloha 5. Pro zahraniční řidiče je připravena web stránka MD, Samostatného oddělení BESIP, kde jsou cizojazyčné informace pro řidiče.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU NNO: Preventivní **aktivity zaměřené na řidiče nákladních vozidel** a další aktivity zaměřené na vzdělávání žadatelů o řidičské oprávnění **jsou součástí výuky a výcviku v autoškole.**

Ú3 ZDŮRAZNĚNÍ VLIVU ALKOHOLU A NÁVYKOVÝCH LÁTEK NA BEZPEČNOST VŠECH ÚČASTNÍKŮ PROVOZU

V preventivních aktivitách je aktivní **Ministerstvo vnitra**, především **při dohledu nad bezpečností silničního provozu** a formou besed. Cílovou skupinou byli: cyklisté, motocyklisté, řidiči motorových vozidel, mladí a začínající řidiči. **Ministerstvo obrany** pořádá pro své zaměstnance kontaktní kampaně, kterých se účastní i veřejnost. **Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy** má prevenci týkající se užívání návykových látek povinně zařazenu do kurikulárních dokumentů všech stupňů škol. Navíc MŠMT vypisuje pravidelně dotační programy pro tuto oblast prevence.



PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU V KRAJÍCH ČR: V realizaci opatření je prostor pro aktivitu ve všech krajích. Je realizována pouze v hlavním městě Praha, v Ústeckém a ve Zlínském kraji.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU ORP: Vlastní aktivity v ORP v oblasti **prevence vlivu návykových látek** na bezpečnost účastníků provozu na pozemních komunikacích realizovala přibližně **polovina ORP**, která podala informaci o plnění NSBSP.

Ú4 PODPORA ZKVALITNĚNÍ VÝUKY V AUTOŠKOLÁCH

Byl **proveden vrchní státní dozor při provádění zkoušek z odborné způsobilosti v počtu 16**. Změna zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a prováděcí vyhláška k tomuto zákonu nebyla novelizována, ani není v nejbližší době počítáno se započítáním legislativních prací.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU V KRAJÍCH ČR: Státní odborný dozor nad kvalitou výuky v autoškolách je prováděn jen v Jihočeském, Ústeckém, Královéhradeckém a Zlínském kraji. Je zapotřebí se této aktivitě věnovat ve všech krajích ČR. **Příprava žadatelů o řidičské oprávnění není na stejné úrovni ve všech autoškolách a SOD může napomoci zvýšit kvalitu výuky.**

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU ORP: Ve většině ORP je kontrolována kvalita výuky v autoškolách. Jen v nízkém počtu případů bylo zjištěno pochybení ze strany autoškoly.

Ú5 ZVÝŠENÍ VYMAHATELNOSTI PRÁVA

Na základě vyhodnocení účinnosti bodového a sankčního systému byla identifikována potřeba změna legislativy, která je v připomínkovacím řízení. **Ministerstvo financí** podalo informaci o zvýšení

vymahatelnosti nezaplacených blokových pokut: Orgány Celní správy ČR neevoluují legislativní kroky, které by vedly k zefektivnění vymahatelnosti nezaplacených blokových pokut. Od 1. 7. 2017 (účinnost zákona č. 250/2016 Sb.) se jedná o příkazový blok nikoliv blokovou pokutu. **Výrazným přínosem v oblasti nelegislativních opatření bylo zavedení platebních terminálů, které přispěly ke zvýšení dobrovolných úhrad příkazových bloků na místě neuhrazených.**

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU V KRAJÍCH ČR: Vymahatelnost přeshraničních sankcí je uvedena od 5 % - 80 % vymahatelnosti, resp. většina krajů se k vymahatelnosti pokut nevyjádřila.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU ORP: Vymahatelnost sankcí je uvedena ve velkém rozptýlení od 5 % - 100 %.

Ú6 DOHLED NAD DODRŽOVÁNÍM PRAVIDEL SILNIČNÍHO PROVOZU

Kontroly Policie ČR se zaměřovaly především: **na kontrolu tachografů, dodržování rychlostních limitů, alkohol, jiné návykové látky, kontrolu používání zadržných systémů, nesprávného předjíždění, nedání přednosti v jízdě, na chodce, cyklisty a motocyklisty.** Bližší informace o počtu kontrol, přestupku a trestných činů viz Příloha 5.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU V KRAJÍCH ČR: **Měření rychlosti vozidel na silnicích v rámci krajů** není prováděno ve stejné míře. Pokud je prováděno, tak je záznam přestupců v řádech několika tisíc. Je doporučeno, aby se měření rychlosti vozidel i se záznamem přestupce rozšířilo na celou síť silnic II. a III. třídy. Dnes jsou k dispozici **systemy, které bez zásahu lidského činitele odesílají oznámení o záznamu přestupku automaticky** na adresu provozovatele vozidla.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU ORP: **V ORP je prováděno měření rychlosti vozidel na MK.** Je prováděno jak orientační měření (při vjezdu do obcí a měst), ale také měření se záznamem přestupce. Počet zaznamenaných překročení nejvyšší dovolené rychlosti jízdy je od několika desítek až po záznamy v řádech desítek tisíc – ve větších městech. Dohled nad bezpečným chováním chodců je prováděn téměř ve všech ORP, zvláště pak v exponovaných hodinách, kdy děti přicházejí a odcházejí ze školy. Toto opatření je dle informace efektivní, neboť ve většině ORP, kde je opatření realizováno došlo ke snížení počtu střetů vozidel s chodci. **Kontrola přítomnosti alkoholu ze strany obecní policie** je v ORP, kde je zřízena obecní/městská policie, prováděno. Zjištěné přestupky jsou v řádech jednotek, výjimkou jsou Pohořelice (141), Hranice (20), Český Brod (35) a Kopřivnice (97).



Ú7 LEGISLATIVNÍ ÚPRAVY

Právní úprava pro řidiče nad 65 let věku nebyla přepracována.

7.4 Podpůrná opatření

P1 PŘIPRAVIT PODMÍNKY PRO OPERATIVNÍ PŘEDÁVÁNÍ DAT O KLASIFIKACI ZRANĚNÍ PODLE STUPNICE MAIS3+ MEZI LÉKAŘI A POLICÍ ČR.

Ministerstvo vnitra připravuje podmínky pro jednání s MZ v oblasti poskytování součinnosti k realizaci opatření. Prozatím MZ nebylo osloveno - viz Příloha 5.



P2 CELOSTÁTNÍ A MÍSTNÍ KAMPANĚ, PROJEKTY, PŘEDNÁŠKY A DALŠÍ PREVENTIVNĚ EDUKAČNÍ AKTIVITY ZAMĚŘIT NA ZÍSKÁNÍ DOVEDNOSTI VŠECH OBČANŮ POSKYTNOUT ÚČINNOU PRVNÍ POMOC (PŘIMĚŘENĚ JEJICH VĚKU). PŘÍPRAVU ZAMĚŘIT NA AKTUÁLNÍ DOPORUČENÉ POSTUPY, KTERÉ JSOU ZCELA NEZBYTNÉ PRO ZACHOVÁNÍ ZÁKLADNÍCH ŽIVOTNÍCH FUNKCÍ.

Ministerstvo zdravotnictví pravidelně opatření realizuje.

P3 ZVYŠOVAT KVALITU SYSTÉMU PSYCHOSOCIÁLNÍ POMOCI ÚČASTNÍKŮM DOPRAVNÍCH NEHOD S VÁŽNÝMI NÁSLEDKY NA ŽIVOTĚ A ZDRAVÍ.

Intervence poskytována – viz Příloha 5.

P4 PREZENTOVAT NSBSP NA WEBOVÝCH STRÁNKÁCH MD, S VYUŽITÍM FACEBOOKU BESIPU, SE ZDŮRAZNĚNÍM VÝSLEDKŮ REALIZOVANÝCH OPATŘENÍ NSBSP A JEJICH DOPADU NA SNÍŽENÍ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI.

Uveřejněno na stránkách MD, Samostatného oddělení BESIP.

P5 UPRAVIT RESORTNÍ STRATEGII BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU PODLE PŘIJATÝCH ZMĚN NÁRODNÍ STRATEGIE BESIP.

Ministerstvo vnitra aktualizovalo RAP dle NSBSP 2017-2020.

P6 VYTVOŘIT KRAJSKÉ A MÍSTNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU, JAKO NEZBYTNÉHO DOKUMENTU K PLNĚNÍ NSBSP. POSKYTOVAT VEŘEJNOSTI PRAVIDELNĚ INFORMACE O TĚCHTO STRATEGIÍCH A JEJICH PLNĚNÍ NA WEBOVÝCH STRÁNKÁCH KRAJE/OBCE.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU V KRAJÍCH ČR: Krajské strategie nejsou vytvořeny ve většině krajů ČR.

Vlastní krajskou strategii mají vytvořenou jen kraje Zlínský a Jihočeský, částečně kraje Pardubický, Jihomoravský a Olomoucký. Přitom krajské strategie mohou napomoci ke snížení nehodovosti na pozemních komunikacích II. a III. třídy, kde dopravní nehody tvoří každoročně téměř polovinu dopravních nehod s vážnými následky.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU ORP: ORP, resp. města Sokolov, Děčín, Lovosice, Žamberk mají vytvořenou místní strategii. Plně kompatibilní místní strategii s NSBSP a KS Zlínského kraje má vytvořenou město Otrokovice. Město Hradec Králové využívá Pracovní skupinu náměstkyně primátora pro bezpečnost v dopravě, která se schází 1x měsíčně za účasti jednotlivých odborů a DI Policie ČR. Dále Komisi dopravy, která je hlavním poradním orgánem RM. Obě komise průběžně řeší všechna témata z jednotlivých uvedených aktivit.

P7 POSKYTOVAT VEŘEJNOSTI VĚCNÉ A NÁZORNÉ INFORMACE O PŘIJATÝCH LEGISLATIVNÍCH ZMĚNÁCH NA WEBOVÝCH STRÁNKÁCH MD A PROSTŘEDNICTVÍM MASMÉDIÍ.

Na **webových stránkách MD**, Samostatného oddělení BESIP, na **facebooku BESIP** a na **Twitterovém účtu BESIP**.

P8 PRAVIDELNĚ VYHODNOCOVAT ÚČINNOST ZÁKONA Č. 361/2000 SB. A PŘEDPISŮ SOUVISEJÍCÍCH V SOULADU S CÍLI NSBSP

Ministerstvo vnitra identifikovalo **4 legislativní potřeby**, probíhá připomínkové řízení novely zákona.

P9 ZAJISTIT SBĚR NEPŘÍMÝCH UKAZATELŮ BEZPEČNOSTI V ROZSAHU POTŘEBNÝCH DAT PRO HODNOCENÍ NÁRODNÍ OBSERVATOŘÍ BSP A JEJICH VYHODNOCOVÁNÍ JAKO PODKLAD PRO PRAVIDELNĚ KAŽDOROČNÍ VYHODNOCOVÁNÍ NSBSP

Sběr nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu je zajištěn v plném rozsahu a je uplatňován mj. i při poskytování informací o plnění NSBSP.

P10 ZAJISTIT REALIZACI HLOUBKOVÉ ANALÝZY DOPRAVNÍCH NEHOD A VYUŽÍVÁNÍ ZÍSKANÝCH POZNATKŮ PRO LEGISLATIVNÍ A TECHNICKÁ ŘEŠENÍ V OBLASTI BEZPEČNÉ KOMUNIKACE, BEZPEČNÉ VOZIDLO A BEZPEČNÝ ÚČASTNÍK

Je **zajištěna v plném rozsahu** a je uplatňována mj. i při poskytování informací o plnění NSBSP a pro zvýšení bezpečnosti komunikací, pro zvýšení bezpečnosti vozidel, pro zvýšení bezpečnosti účastníků.

P11 IDENTIFIKOVAT VÝZKUMNÉ POTŘEBY ZAMĚŘENÉ NA VÝZKUM VÝVOJ, INOVACE A DEMONSTRACE KOMPONENTŮ, OPATŘENÍ A METOD (VČETNĚ SILNIČNÍ TELEMATIKY) A ROZŠIŘOVÁNÍ JEJICH VÝSLEDKŮ S CÍLEM TRVALE ZVYŠOVAT BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU.

Ministerstvo dopravy potřebu identifikovalo.

P14 ANALYZOVAT MOBILITU SENIORŮ A JEJÍ BEZPEČNOSTNÍ RIZIKA, VYPRACOVAT NÁVRHY PŘÍSLUŠNÝCH OPATŘENÍ A ZAJISTIT JEJICH UPLATNĚNÍ.

Vše naplněno ze strany Ministerstva dopravy, Samostatného oddělení BESIP.

15 PODROBNĚ ANALYZOVAT NEHODY ZAPŘÍČINĚNÉ NEVĚNOVÁNÍM SE ŘÍZENÍ VOZIDLA, CHARAKTERIZOVAT JEJICH PROJEVY TAK, ABY BYLO MOŽNO TUTO PŘÍČINU JEDNOZNAČNĚ STANOVIT, VYPRACOVAT NÁVRHY PŘÍSLUŠNÝCH OPATŘENÍ A ZAJISTIT JEJICH UPLATNĚNÍ.

Vypracována a opatření byla uplatněna do praxe ze strany MD.

P18 ZAVÉST SYSTÉM KONTROL AKREDITACÍ K PROVÁDĚNÍ DOPRAVNĚ PSYCHOLOGICKÝCH VYŠETŘENÍ.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU NNO: Asociace dopravních psychologů podala informaci, že je vytvořena metodická podpora pro jednotný systém provádění DPV řidičů. Pravidelná kontrola kvality vyšetření ze strany ADP není prováděna.

P19 VYTVOŘIT PODMÍNKY PRO HLOUBKOVOU ANALÝZU VŠECH DOPRAVNÍCH NEHOD SE SMRTELNÝMI NÁSLEDKY.

Podmínky pro hloubkovou analýzu všech dopravních nehod se smrtelnými následky jsou vytvořeny.

Problematika DN se smrtelnými následky je identifikována pouze statisticky.



8. Legislativní změny s dopady na bezpečnost silničního provozu

Následující podkapitoly shrnují příklady důležitých legislativní změny v průběhu aktuální dekády. V některých případech lze jejich dopady na bezpečnost silničního provozu kvantifikovat, jako např. v oblasti chodců, kde legislativa zavedla **povinnost retroreflexních materiálů**. Tato povinnost však vymezuje pouze úzkou skupinu případů (resp. následků dopravních nehod při střetech s chodci) kdy je nutné tyto materiály používat. Vzhledem k tomu, že většina chodců je usmrcená v intravilánu (pozn. 68 % v roce



2018), je nutné apelovat na používání retroreflexních materiálů bez ohledu na lokalitu, ve které se chodec pohybuje. Podle odhadů Evropské komise by zavedení **eCall**, který je zmíněn níže, mohlo zachránit až 2 500 životů ročně, ušetřen by mohl být majetek až za 26 mld. Euro ročně. V uplynulém roce nebyl, dle sdělení Hasičského záchranného sboru ČR, který je garantem Integrovaného záchranného systému (mj. linky 112), systém v ČR vozidlem ve vymezených případech automaticky aktivován.

8.1 Zranitelní účastníci silničního provozu

8.1.1 Chodci

Retroreflexní materiály

Pohybuje-li se **chodec mimo obec za snížené viditelnosti** po krajnici nebo po okraji vozovky **v místě, které není osvětleno veřejným osvětlením, je povinen mít na sobě prvky z retroreflexního materiálu** umístěné tak, aby byly viditelné pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích. [14]

8.1.2 Cyklisté

Zákaz ohrožení cyklisty na přejezdu pro cyklisty

Řidič nesmí ohrozit cyklistu přejíždějícího pozemní komunikaci na přejezdu pro cyklisty. [15]

Zákaz ohrožení cyklisty jedoucím ve vyhrazeném jízdním pruhu

Řidič jiného vozidla nesmí ohrozit cyklistu ve vyhrazeném jízdním pruhu. [16]

8.1.3 Motocyklisté

Technické kontroly motocyklů

Od 1. října 2018 byl **prodloužen interval technické kontroly pro vozy kategorie L na 6 let po zápisu v registru silničních vozidel a poté pravidelně po 4 letech ode dne provedení předchozí pravidelné technické prohlídky**. U silničních vozidel kategorie L se zdvihovým objemem spalovacího motoru nepřevyšujícím 50 cm³ nebo s nejvyšší konstrukční rychlostí nepřevyšující 50 km.h⁻¹ opatřeno šlapadly, bylo zákonodárcem ustanoveno, že tyto až na výjimky pravidelné technické prohlídky nepodléhají. [25]

8.2 Ostatní

8.2.1 Databáze judikatury k náhradě újmy na zdraví

Databáze soudních rozhodnutí týkajících se náhrady nemajetkové újmy na zdraví (bolest a ztížení společenského uplatnění) a nemajetkových nároků pozůstalých při usmrcení osoby blízké je k dispozici na stránkách www.datanu.cz. Obsahuje rozhodnutí spadající do období účinnosti zákona č. 40/1964 Sb. (starého občanského zákoníku) a průběžně jsou doplňována rozhodnutí podle nového občanského zákoníku. **Webová databáze má sloužit široké i odborné veřejnosti jako komplexní zdroj informací v problematice náhrady nemajetkové újmy na zdraví**, má přispět ke sjednocování rozhodovací praxe. Dále pak slouží jako důležitý zdroj dat pro výpočet ztrát z dopravní nehodovosti a pro výpočet výše ztížení společenského uplatnění podle Metodiky Nejvyššího soudu. [23]

8.2.2 Jízda vozidel s právem přednostní jízdy, „Ulička pro život“

Zákonodárce stanovil **pravidla pro vytváření prostoru pro průjezd vozidel s právem přednosti jízdy v situaci, kdy není dálnice nebo silnice volně průjezdná**. [18]



8.2.3 Palubní systém napojený na centrum tísňového volání „eCall“

Od 1. dubna 2018 musejí mít všechna nově homologovaná vozidla kategorie M1 a N1 v Evropské unii povinně implementován systém pro přivolání pomoci v nouzi, tzv. **eCall**. V případě dopravní nehody dojde ke spojení s centrem linky 112. Spojení se uskuteční buď automaticky po aktivaci senzorů, nebo manuálně po stisku nouzového tlačítka ve vozidle. Manuální aktivaci lze užít také v případech, kdy vozidlo vybavené palubní jednotkou dojedezí k místu havárie jiných vozidel nebo se posádka vozu ocitne v jiném ohrožení. Garantem Integrovaného záchranného systému, pod který spadá linka 112, je Hasičský záchranný sbor ČR.



8.2.4 Odstranění námrazy

Povinnost řidiče odstranit námrazu sněh a jiné nečistoty bránící řidiči ve výhledu; **řidiči se zakazuje řídit vozidlo, na němž jsou nečistoty, námraza nebo sněh, které zabraňují výhledu z místa řidiče vpřed, vzad a do stran, dále pak led**. [17]



8.2.5 Vytýčení barev světel

Vozidla s právem přednostní jízdy budou užívat zvláštní výstražná světla modré nebo modré a červené barvy (okruh vozidel oprávněných užívat výstražná světla modré nebo modré a červené barvy). [19]

8.2.6 Povinné zimní pneumatiky

Je uložena povinnost užití **zimních** pneumatik při jízdě, pro vozy kategorie M a N2, v období od 1. listopadu do 31. března a to při splnění zákonem taxativně stanovených podmínek. [20]

8.2.7 Povinná výbava vozidel světly pro denní svícení

Ode dne 7. února 2011 musí být všechny nové typy osobních automobilů a malých dodávkových automobilů vyrobených v EU povinně vybaveny světly pro denní svícení a od srpna roku 2012 tato povinnost platí i pro nákladní automobily a autobusy. [21]

8.2.8 Zadržení osvědčení o registraci vozidla

V případech, kdy je policistou zjištěna na vozidle účastníka dopravního provozu nebezpečná závada má policista oprávnění zadržet osvědčení o registraci vozidla vykazujícího takovou závadu. [22]

8.2.9 Lékárničky

Došlo k zúžení obsahu autolékárničky na 7 základních položek. Současně byla zrušena povinnost měnit autolékárničku, v souvislosti s expirační dobou součástí obsahu autolékárničky. [24]

8.2.10 Stáčení stavu tachometrů

Při kontrole vozidla v STK je monitorován stav počítadla ujeté vzdálenosti (pozn.: správně odometru). Zákonodárce poprvé zakotvil do právního předpisu zákaz změny záznamu o celkové ujeté vzdálenosti na počítadle ujeté vzdálenosti; za stáčení kilometrů hrozí až půl milionová pokuta. [25]

8.2.11 Změna značení rychlostních silnic na dálnice, změna rychlostních limitů

Od 1. ledna 2016 došlo zákonem č. 268/2015 Sb. k přeznačení téměř všech rychlostních silnic na dálnice, síť dálnic se tak významně rozšířila. Dopravní značka „Silnice pro motorová vozidla“ bude používána pro silnice I. třídy. Na těchto vybraných silnicích bude zvýšená maximální rychlost z původních 90 km/h na 110 km/h. Byla zavedena nová dopravní značka na označení dálnice.



8.2.12 Bezpečný odstup

Od 1. ledna 2016 byla zavedena nová dopravní značka (spolu s vodorovným dopravním značením) zobrazující bezpečný odstup vozidel. Důvodem bylo nedodržování bezpečného odstupu mezi vozidly jedoucími za sebou.



8.2.13 Povinné systémy ve vozidlech ESP/ESC

Od listopadu 2011 byla dle nařízení Evropské komise (Vyhláška o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích č. 341/2014 Sb.) zavedena povinnost elektronického stabilizačního systému (ESP) pro všechny nově homologované modely osobních vozidel a lehkých užitkových vozidel od konce roku 2011 a pro všechny nově vyráběná vozidla od roku 2014.

9. Závěry a doporučení

9.1 Zaměření aktivit na negativní vývoj dílčích cílů NSBSP

Z analýz nehodovosti vyplynulo, že v následujícím období je nutné aktivity primárně zaměřit na **dílčí cíle s nejvyšším podílem usmrčených a těžce zraněných**:

- **nepřiměřenou rychlost,**
- **stárnoucí populaci,**
- **chodce,**
- **motocyklisty,**
- **mladé řidiče,**

sekundárně je nutné se zaměřit na **dílčí cíle s neuspokojivým vývojem vážných následků dopravních nehod, které nejvíce zaostávají za vytýčenými cíli**:

- **děti,**
- **alkohol a jiné návykové látky,**
- **cyklisty.**

V následujících podkapitolách jsou stručně shrnuty závěry a popsány doporučení v členění dle Akčního programu NSBSP.

9.2 Komunikace

Informaci o plnění aktivit Akčního programu podalo jen několik správců komunikací silnic II. a III. třídy a místních komunikací. Přitom stavební uspořádání komunikace hraje významnou roli při vzniku nehodových situací. Z výsledků HADN vyplynulo, že **komunikace se podílí až 30 % na vzniku nehody a na závažnosti jejích následků**. [5] Vývoj v uplynulých letech nedosáhl očekávaných skutečností (zejména v oblasti usmrčených osob) prakticky na všech druzích komunikací. **Velmi negativní vývoj byl evidován zejména na dálnicích a místních komunikacích**, z pohledu plnění NSBSP došlo k relativnímu překročení vytyčených cílů v oblasti usmrčených osob na přímých úsecích, v zatáčkách, ale také na 3 ramenných křižovatkách!

Pro zlepšení situace je třeba se zaměřit zejména na realizaci konkrétních aktivit zahrnutých v opatřeních:

- aplikace zásad evropské směrnice 2008/96/ES, o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury i na komunikace mimo síť Ten-T, min. všechny silnice I. tříd,
- úpravy dopravního prostoru pro zvýšení bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu, které přispívají ke zklidnění dopravy, ochraně chodců a rozvoji komunikací pro cyklisty,
- úpravy křižovatek vyplývající z revize stavebního uspořádání a viditelnosti dopravního značení,
- zkvalitnění dopravního značení, vybavení komunikací, povrchových vlastností vozovek a přiměřeného odstraňování pevných překážek,
- zabezpečení železničních přejezdů v úzké spolupráci se SŽDC.

Z hlediska **dálnic a silnic I. tříd se doporučuje systematicky zaměřit činnost Meziresortní komise pro bezpečnost silničního provozu na kritické aspekty nehodovosti na komunikacích v jejich správě. Ke zlepšení bezpečnosti na místních komunikacích se doporučuje městům si vypracovat vlastní místní strategie bezpečnosti silničního provozu.** Příkladem k následování je město Otrokovice, které v uplynulém roce přijalo vlastní strategii s nosným mottem "Otrokovice - město bez vážných následků nehod". Současně i vyhlásilo Otrokovickou výzvu ostatním městům, aby společnými silami přispěli ke kultivaci dopravního prostoru naší republiky.

V oblasti infrastruktury je nutné **podporovat nové trendy a technologie**, jedním z příkladů může být projekt **C-ROADS Czech Republic**. Projekt si klade za cíl harmonizaci a spolupráci při zavádění systémů C-ITS ve státech



střední Evropy. Systémy C-ITS využívají data generovaná při jízdě aktuálně produkovaných vozidel, která si tato vozidla vyměňují nejenom mezi sebou, ale také s okolní infrastrukturou. Tato výměna vozidlových dat je základní myšlenkou kooperativních inteligentních dopravních systémů (C-ITS), kde je nejrychlejším způsobem, jak vyjádřit řidiči informace rychle, spolehlivě a srozumitelně. **Kooperativní systémy ITS poskytnou řidičům informace o aktuální situaci v silničním provozu, přispějí k dopravní předvídatelnosti řidičů a významně přispějí k plynulosti silničního provozu i ke snížení nehod, zejména těch závažných.** Včasné obdržení přesné informace je naprosto základní k tomu, aby řidič pohotově vnímal situaci v silničním provozu a soustředil se na možný problém. [12]

Oddělená doprava zranitelných účastníků silničního provozu. Největším rizikem usmrcení jsou nárazy osobních vozidel do cyklistů zezadu v extravilánu, v intravilánu jsou pak rizikem nákladní auta na křižovatkách. [9] Největší riziko při srážkách cyklistů s automobily pramení pro seniory, rozhodující pro následky cyklistů je rychlost automobilu, z čehož pramení doporučení na budování stavebně oddělených pruhů a stezek pro cyklisty, zejména v extravilánu. [10]

Klíčová je podpora výzkumu, na jehož základě lze efektivněji vynakládat finanční prostředky do úprav infrastruktury.

9.3 Vozidlo

Pomineme-li fakt, že Česká republika má jeden z nejstarších vozových parků v Evropě, jsou vozidla i díky vybavenosti celou řadou asistenčních systémů čím dál bezpečnější. Bezpečnost by měla v případě pořízení vozidla být na prvním místě. V této souvislosti je žádoucí **vyjádřit podporu balíčku nových povinných bezpečnostních opatření, která by se měla vztahovat na všechny nové modely vozidel vyráběných od roku 2022.** Celá řada opatření má, mj. přímou **souvislost se zranitelnými účastníky silničního provozu.**

- pokročilé **nouzové brzdění** (osobní vozidla)
- snadná instalace **alkoholových zámek** (osobní vozidla, dodávky, nákladní vozidla, autobusy)
- detekce **rozpoznání únavy** (osobní vozidla, dodávky, nákladní vozidla, autobusy)
- rozpoznávání / prevence (osobní vozidla, dodávky, nákladní vozidla, autobusy)
- datový **záznam o nehodách** (osobní vozidla a dodávky)
- signál nouzového zastavení (osobní vozidla, dodávky, nákladní vozidla, autobusy)

- **zlepšené bezpečnostní pásy** – zkouška nárazu čelní ochrany cestujících v celé šířce (osobní vozidla, dodávky)
- **bezpečnostní sklo - rozšíření zóny v případě nárazu hlavy chodce nebo cyklisty** (osobní vozidla, dodávky)
- inteligentní **přizpůsobení rychlosti** (osobní vozidla, dodávky, autobusy)
- asistence při **řízení v jízdách pruzích** (osobní vozidla, dodávky)
- ochrana před bočním nárazem (osobní vozidla, dodávky)
- reverzní kamera nebo detekční systém (osobní vozidla, dodávky, nákladní vozidla, autobusy)
- systém **sledování tlaku v pneumatikách** (dodávky, autobusy)
- zjišťování a varování před zranitelnými účastníky silničního provozu v přední a boční části vozidla (nákladní vozidla, autobusy)
- **zlepšení přímého výhledu z pozice řidiče** na zranitelné účastníky silničního provozu (nákladní vozidla, autobusy)

Bližší informace jsou k dispozici [zde](#). **Vzhledem k čím dál větší penetraci asistenčních systémů je žádoucí aktivní osvěta a výzkum související s rostoucí automatizací řízení vozidel.**

Rozsáhlá činnost v oblasti státního odborného dozoru potvrzuje, že je nezbytné rozšířit kontroly technického stavu vozidel a zejména vážení vozidel systémem WIM.

9.4 Účastník

Z podaných informací vyplývá **vysoká úroveň preventivních činností zajišťovaných samostatným oddělením BESIP a složkami Ministerstva vnitra**. Je však třeba zajistit lepší provázanost s činnostmi nestátních neziskových organizací a jejich intenzivnější zapojení.

9.4.1 Pasažéři ve vozidlech – pásy

Bezpečnostní pás je jedním ze základních a velice důležitých prvků pasivní bezpečnosti. Společně s pyrotechnickými předpínači pásů a airbagy snižují rychlost nárazu hlavy a hrudníku. [13] V roce 2018 **nebylo 28,4 % usmrčených řidičů a 21,8 % usmrčených spolujezdců připoutáno bezpečnostním pásem!** Nepřipoutání se bezpečnostním pásem nebo neužívání ochranné přílby bylo se 17% podílem druhým nejčastěji evidovaným přestupkem v rámci bodového hodnocení řidičů! Velmi zajímavé jsou výsledky letošní ankety, která byla zaměřena na poutání ve vozidlech. Vzhledem k tomu, že se dlouhodobě jedná o skupinu se zásadním podílem na celkové bilanci usmrčených a těžce zraněných osob, je zcela **klíčové**, mj. s využitím poznatků z uvedené ankety, **zacílit kampaně na používání bezpečnostních pásů**. Detaily k používání zádržných systémů jsou obsahem Přílohy 4.

9.4.2 Chodci – viditelnost

Povinnost mít na sobě prvky z retroreflexního materiálu platí za snížené viditelnosti mimo obec. Podíl následků nehod v těchto lokalitách je dnes již velmi nízký, proto **je nutné důrazně apelovat na chodce, aby retroreflexní prvky používali bez ohledu na to, jestli se pohybují v intravilánu nebo mimo něj!** V souvislosti s chodci je nutné připomenout také to, že chodci nemají absolutní přednost na přechodech pro chodce! Detaily k používání reflexních prvků jsou obsahem Přílohy 4.

9.4.3 Cyklisté – přilby, elektrokola

Dlouhodobě je velkým nešvarem nedostatečné používání cyklistických přileb, což se na následcích dopravních nehod s účastí cyklistů dlouhodobě velmi negativně projevuje. Rok 2018 v tomto ohledu nebyl, bohužel, výjimkou, **cyklistickou přilbu nepoužilo 30 usmrcených (79 %), 260 těžce zraněných (66 %) a 2 095 lehce zraněných cyklistů (65 %)**. Studie [8], na které se mj. podíleli zástupci CDV, prokázala, že **37 % cyklistů by dopravní nehody přežilo, pokud by použili cyklistické přilby**.

Dle aktuálně platné legislativy je cyklistická přilba povinná pro osoby do 18 let věku. Vzhledem k dlouhodobému neplnění NSBSP v oblasti těžce zraněných cyklistů a dramaticky vysokým podílem cyklistů bez přilby se nabízí otázka **rozšíření legislativní povinnosti užití cyklistických přileb bez ohledu na věkovou kategorii cyklistů**. Zde je více než vhodné komparovat ekonomické ztráty z dopravních nehod s náklady na pořízení cyklistických přileb. Používání přileb v jednotlivých krajích je obsahem Přílohy 4.

Elektrokola na silnicích v České republice zažívají v posledních letech obrovský rozmach. V této souvislosti je nutné apelovat na řidiče těchto dopravních prostředků, aby provozovali **výhradně elektrokola určená k provozu na pozemních komunikacích a nezvyšovali výkon/rychlost např. pomocí tuningu elektrokol**. Základní legislativní podmínky a doporučení pro provoz elektrokol jsou shrnuty ve [videu](#). V souvislosti se zpravidla vyšší průměrnou rychlostí elektrokol ve srovnání s jízdními koly bez asistovaného šlapání je nutné také apelovat na používání cyklistických přileb.



9.4.4 Řidiči – alkohol a jiné návykové látky

Úzce souvisí s předchozím bodem a možné úpravě legislativy spočívající v prolomení tzv. „nulové tolerance“. V roce 2018 bylo v důsledku dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek na pozemních komunikacích v ČR **usmrceno 76 (nejvíce od roku 2011) a těžce zraněno 233 osob**. Předpoklad NSBSP v oblasti uvedeného dílčího cíle nebyl v roce 2018 historicky poprvé splněn! Ačkoli je v České republice ukotvena tzv. „nulová tolerance“ bylo vinou osob pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v uplynulém roce usmrceno 13 % osob, tj. **přibližně každá 8. osoba byla usmrcena viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek**. V souvislosti s debatou o prolomení „nulové tolerance“ je nutné zmínit, že **vinou řidičů se zjištěnou hladinou alkoholu do 0,5 ‰ bylo v uplynulém roce usmrceno 7 osob, dalších 18 osob pak bylo těžce zraněno!** Velmi negativní byl v uplynulém roce dramatický nárůst nehod zaviněných řidiči pod vlivem drog, jejichž vinou bylo usmrceno 18 a těžce zraněno 25 osob! **Je nutné se razantně vymezit proti opakovaným snahám o prolomení tzv. „nulové tolerance“**.

Souhrnně je třeba doporučit vytvoření podmínek pro **aktivnější zapojení krajů a obcí** a stimulovat vytvoření vlastních krajských a místních strategií bezpečnosti silničního provozu. Jak na celostátní úrovni, tak i na krajské a místní je nezbytné **iniciovat intenzivnější zapojení i ostatních organizací zabývajících se dopravou a nestátních neziskových organizací do plnění NSBSP**. Současně je nezbytné zaměřit pozornost na vyřešení systémových podmínek, které byly specifikovány jako důležité podmínky pro realizaci revidované NSBSP.

Přílohy

Příloha 1: Měsíční informace o plnění strategických a dílčích cílů NSBSP v roce 2018

Příloha 2: Předběžný odhad výše ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2018

Příloha 3: Dílčí cíle NSBSP z pohledu Hlubkové analýzy dopravních nehod

Příloha 4: Plnění z pohledu Nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu

Příloha 5: Plnění Akčního programu odpovědnými subjekty

Příloha 6: Hodnocení bezpečnosti krajů, stanovení ekvivalentu závažnosti nehod



Použité zdroje

- [1] Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020
- [2] Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky
- [3] International Road Traffic and Accident Database (IRTAD)
- [4] European Transport Safety Council (ETSC)
- [5] Hlubková analýza dopravních nehod
- [6] Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu
- [7] Aplikace DOPRAVNÍ NEHODY V ČR
- [8] Bíl, M., Dobiáš, M., Andrášik, R., Bílová, M., Hejna, P., 2018. Cycling Fatalities: When A Helmet is Useless and when it Might Save Your Life. Safety Science 105C, 71–76
- [9] Bíl, M., Bílová, M., Dobiáš, M., Andrášik, R., 2016. Circumstances and Causes of Fatal Cycling Accidents in the Czech Republic. Traffic Injury Prevention 17 (4), 394–399
- [10] Bíl, M., Bílová, M., Müller, I., 2010. Critical factors in fatal collisions of adult cyclists with automobiles. Accident Analysis and Prevention 42, 1632–1636
- [11] CDV, 2018. Postoje českých účastníků silničního provozu k problematice rychlosti v mezinárodním kontextu, Silniční obzor 2018/4, ISSN 0322-7154 (Výsledky mezinárodního průzkumu ESRA)
- [12] C-ROADS Czech Republic
- [13] Observatoř bezpečnosti silničního provozu
- [14] Zákon č. 48/2016 Sb. Zákon, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) s platností od 5.2.2016 a účinností ke dni 20.2.2016.
- [15] Zákon č. 48/2016 Sb. Zákon, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) s platností od 5.2.2016 a účinností ke dni 20.2.2016.
- [16] Zákon č. 48/2016 Sb. Kterým byl novelizován zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu. S účinností ke dni 20. února 2016.
- [17] Zákon č. 48/2016 Sb. Zákon, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) s platností od 5.2.2016 a účinností ke dni 20.2.2016.
- [18] Novela zákona č. 361/2000 Sb. zákonem č. 193/2018 Sb., s účinností od 1. 10.2018
- [19] Novela zákona č. 361/2000 Sb. zákonem č. 193/2018 Sb., s účinností od 1. 10.2018
- [20] Zákon č. 133/2011 Sb. Zákon, kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu) s platností od 25.5.2011 a účinností ke dni 1.8.2011
- [21] Nařízení EU IP/11/133 ze dne 7. února 2011
- [22] Zákon č. 48/2016 Sb., o silničním provozu, kterým byl novelizován zákon č. 361/2000 Sb. účinný od 20. února 2016.
- [23] Databáze judikatury k náhradě újmy na zdraví www.datanu.cz
- [24] Vyhláška č. 206/2018 Sb. Vyhláška, kterou se mění vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění vyhlášky č. 235/2017 Sb. Platnost ke dni 21.09.2018, účinnost ke dni 01.10.2018
- [25] Zákon č. 193/2018 Sb., kterým se mění zákon č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony s platností ke dni 5.9.2018 a účinností ke dni 1.10.2018
- [26] Technologická agentura České republiky





Ministerstvo dopravy



Copyright © 2019 | Všechna práva vyhrazena
Ministerstvo dopravy
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

Zpracovalo:
Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
Líšeňská 33a
636 00 Brno

