



Ministerstvo dopravy



NÁRODNÍ STRATEGIE

bezpečnosti silničního provozu

Informace o plnění v roce 2016

OBSAH

ÚVOD	4
1 PLNĚNÍ STRATEGICKÝCH CÍLŮ	8
1.1. Souhrnné zhodnocení na celostátní úrovni	8
1.2. Porovnání se zahraničím	16
1.3. Souhrnné zhodnocení dle krajů	19
1.4. Zhodnocení ekonomických dopadů	29
1.5. Zhodnocení dle úrovně odpovědnosti	31
1.6. Souhrnný komentář k plnění strategických cílů v roce 2016	61
2 PLNĚNÍ DÍLČÍCH CÍLŮ	63
3 NEPŘÍMÉ UKAZATELE BEZPEČNOSTI	71
4 VYHODNOCENÍ PLNĚNÍ AKTIVIT UVEDENÝCH V AKČNÍM PROGRAMU NSBSP ODPOVĚDNÝMI SUBJEKTY	84
KOMUNIKACE	86
OPATŘENÍ K1	86
OPATŘENÍ K2	87
OPATŘENÍ K3	89
OPATŘENÍ K4	90
OPATŘENÍ K5	91
OPATŘENÍ K6	92
OPATŘENÍ K7	94
OPATŘENÍ K8	95
OPATŘENÍ K9	98
OPATŘENÍ K10	99
VOZIDLO	103
OPATŘENÍ V1	103
OPATŘENÍ V2	104
ÚČASTNÍK	106
OPATŘENÍ Ú1	106
OPATŘENÍ Ú2	107
OPATŘENÍ Ú3	109
OPATŘENÍ Ú4	111
OPATŘENÍ Ú5	112
OPATŘENÍ Ú6	113
OPATŘENÍ Ú7	114
OPATŘENÍ Ú8	116
OPATŘENÍ Ú9	117

OPATŘENÍ Ú10	117
OPATŘENÍ Ú11	119
5 SOUHRNNÝ KOMENTÁŘ K PLNĚNÍ AKTIVIT OBCEMI	123
6 ZÁVĚR.....	125
PŘÍLOHA 1	130
PŘÍLOHA 2	130
PŘÍLOHA 2A-2N	130
PŘÍLOHA 3	130
PŘÍLOHA 4	130
PŘÍLOHA 5	130
PŘÍLOHA 6	130

ÚVOD

Předkládaný materiál je **vyhodnocením plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011–2020** (dále jen NSBSP)¹ **za rok 2016**, který je pátým rokem její realizace. Toto pětileté období již dává dostatečný prostor pro objektivní posouzení dosaženého progresu a kompetentní zhodnocení úspěšnosti či neúspěšnosti splnění vytýčených cílů a stanovených parametrů.

Usnesení vlády ČR č. 599², kterým se NSBSP schvaluje, vytváří **závazný rámec, který by měl zajišťovat její plnění**. V něm se v bodě III. **ukládá**:

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

2. ministru dopravy

a) koordinovat plnění opatření Strategie,

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

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

V bodě IV. pak usnesení vlády ČR č. 599 **doporučuje**:

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

Cílem NSBSP je dosáhnout do roku 2020 v porovnání s rokem 2009 snížení počtu usmrcených na úroveň průměru států EU (tj. cca o 60 %)³ a počtu těžce zraněných o 40 %.

NSBSP je založena na **Vizi 0**, i když tam není výslovně uvedena⁴. Vize 0 je zakotvena ve strategických dokumentech bezpečnosti silničního provozu většiny států (včetně USA) a EU.

Princip realizace NSBSP a návazně jejího vyhodnocování je postaven na plnění **strategických cílů** stanovených přímými ukazateli na vrcholové úrovni a z nich

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

² Usnesením vlády ČR č. 599 bylo schváleno dne 10. srpna 2011.

³ Porovnání úrovně nehodovosti se vyjadřuje ukazatelem počtu usmrcených do 30 dnů vztažených na 1 milion obyvatel.

⁴ Označení „Vize 0“ bylo z finálního návrhu předkládaného vládě vypuštěno.

odvozených **dílčích cílů** pro vybrané nejzávažnější problémové oblasti bezpečnosti provozu na silnicích ČR.

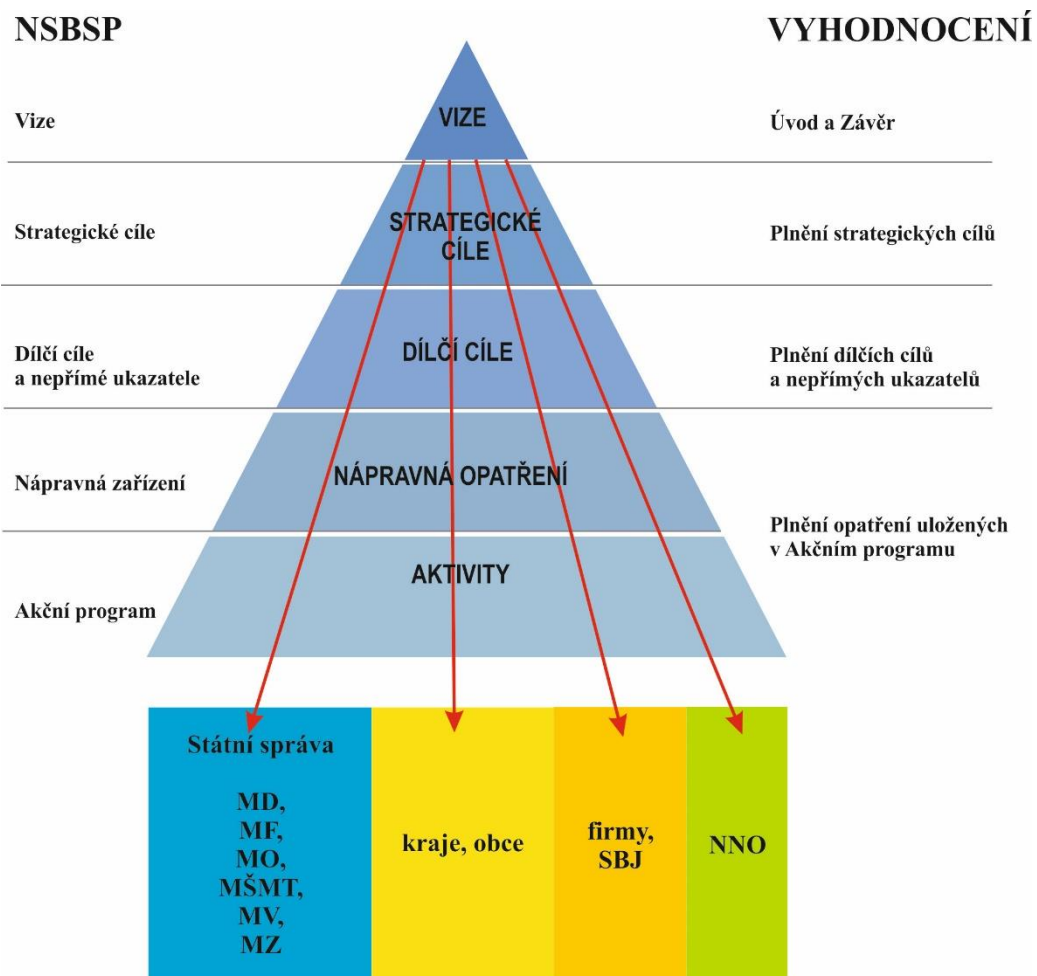
Novým prvkem je rovněž **provázanost s odpovědností vlastníků**, případně organizací pověřených výkonem vlastnických práv:

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

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

Do realizace NSBSP jsou zapojeny i ostatní subjekty s působností v silniční dopravě a nevládní neziskové organizace, které mohou svou činností bezpečnost silničního provozu ovlivnit.

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



Obr. 1: Struktura NSBSP na roky 2011-2020

Zdroj: CDV

Stav redukce závažných následků nehod v letech 2014 a 2015 dal jednoznačný signál, že naplnění strategických cílů stanovených pro rok 2020 je vážně ohroženo a že je třeba na tuto situaci bezprostředně zareagovat. Ministerstvo dopravy proto na začátku roku 2016 rozhodlo provést revizi dosavadní NSBSP a vypracovat její aktualizaci. Zpracováním návrhu bylo pověřeno Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., které se dlouhodobě a systematicky zabývá strategickými problémy bezpečnosti silničního provozu. Na základě podrobné a věcné analýzy okolností nehod, jejich příčin a zahraničních zkušeností byla dosavadní strategie komplexně přehodnocena jak po stránce věcné, tak i z hlediska systémového přístupu. Návrh nového dokumentu byl konzultován s odbornou veřejností a dotčenými resortními i mimoresortními orgány a po zapracování všech připomínek předložen ministrem dopravy vládě. Ta jej schválila dne 27. února 2017 svým usnesením

č. 160 o Revizi a aktualizaci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 až 2020 s platností od roku 2017⁵.

Stav dosažený v roce 2016 je hodnocen v souladu s původní verzí NSBSP platnou ještě v průběhu roku 2016. Podstatou vyhodnocení je porovnání konkrétních výsledků dosažených v letech 2012–2016 s výchozím rokem 2009, od kterého byly odvozeny strategické cíle NSBSP.

Zhodnocení **plnění konkrétních opatření, uvedených v Akčním programu**, má dále i důležitý informativní charakter poskytující výpověď o tom, jak jednotlivé zodpovědné subjekty naplnily povinnosti a doporučení daná výše uvedeným usnesením vlády ČR č. 599.

V roce 2016 nebylo dosaženo stanoveného cíle NSBSP ve snížení počtů v obou sledovaných kategoriích - usmrcených a těžce zraněných. Počet usmrcených se sice oproti roku 2015 významně snížil - o 17,4 % (do 24 h), respektive o 17,1 % (do 30 dnů), avšak v případě počtu těžce zraněných, došlo k jejich zvýšení (o 1,6 %).

Potvrdila se tedy opatrnost ze zjednodušeného pozitivního hodnocení dosažených výsledků předchozích let vyjádřená v předešlých závěrech.

Předložené vyhodnocení plnění NSBSP za rok 2016 je zpracováno ve smyslu požadavků zadavatele a z důvodu srovnatelnosti výsledků koresponduje s metodickým postupem použitým v předchozích letech.

⁵ Usnesení vlády ze dne 27. února 2017 č. 160 o Revizi a aktualizaci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 až 2020 s platností od roku 2017.

1 PLNĚNÍ STRATEGICKÝCH CÍLŮ

1.1. Souhrnné zhodnocení na celostátní úrovni

Hlavním smyslem NSBSP je dosažení bezpečnější funkce dopravního systému. Jako výchozí cílový bod, ke kterému by se úroveň bezpečnosti na našich silnicích měla během realizace NSBSP ubírat, byl určen průměr států EU, kterého by Česká republika měla k roku 2020 dosáhnout. Konkrétně pro tento účel NSBSP vytyčila dva hlavní strategické cíle:

- Oproti výchozímu roku 2009 snížit počet usmrcených v silničním provozu do roku 2020 o 60 % - tj. na 333 osob do 24 hodin od nehody.
- Oproti výchozímu roku 2009 snížit počet těžce zraněných v silničním provozu do roku 2020 o 40 % - tj. na 2 122 osob.

Zdroje dat

V celém dokumentu jsou použity následující zdroje dat:

- nehodová data ČR - ŘSDP PP ČR
- mezinárodní nehodová data - IRTAD (mezinárodní databáze silniční dopravní nehodovosti)
- délky a výkony pozemních komunikací - ŘSD ČR
- výpočet socioekonomických ztrát z dopravní nehodovosti - Centrum dopravního výzkumu v.v.i.

Zpracovatel dat: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

V Tab. 1 je shrnut dlouhodobý vývoj počtů závažných následků nehod.

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 30 dnů	901	742	654	688	737	610	0,83	503	1,21	360
usmrceno do 24 h	832	681	583	629	660	545	0,83	464	1,17	333
těžce zraněno	3536	2986	2782	2762	2540	2580	1,02	2555	1,01	2122
ekvivalent závažnosti nehod	1716	1428	1279	1320	1295	1190	0,92	1103	1,08	864

Tab. 1: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2016

Srovnávací období počíná výchozím rokem 2009⁶, ke kterému jsou vztaženy strategické cíle. Vzhledem k tomu, že sledované období poskytuje dostatečný podklad pro informaci o trendu vývoje, byl z tabulky vypuštěn rok 2002, který by nyní poskytoval nadbytečnou informaci. Rovněž došlo k vypuštění let 2010 a 2011, jelikož se jednalo o období realizace původní NSBSP 2010. V roce 2016, který byl pátým rokem realizace NSBSP, jsou uvedeny i hodnoty předpokládané pro tento rok. Uvedený je také předpoklad pro cílový rok 2020⁷. Ve dvou sloupcích je provedeno porovnání výsledků roku 2016 s bezprostředně předcházejícím rokem a s předpokládanou hodnotou pro rok 2016. Barevnou výplní je demonstrován trend vývoje (zelená = pokles; oranžová = stagnace; červená = nárůst). Tento typ tabulek je využíván v rámci celého dokumentu.

Tab. 1 obsahuje kromě počtu usmrcených a těžce zraněných osob také nově zavedený ekvivalent závažných následků nehod⁸, který nahrazuje ukazatel závažných následků nehod⁹. Ukazatel závažnosti byl poprvé zaveden v roce 2013 pro lepší demonstraci celkového trendu směřování vývoje. Spojení obou kategorií závažných následků (usmrcení a těžká zranění) do jednoho ukazatele závažnosti je další možností, jak poskytnout plastičtější obraz poukazující na vývojový trend. Nyní bylo přistoupeno k zavedení ekvivalentu závažnosti, který se liší metodou svého výpočtu. Původní ukazatel závažnosti představoval de facto přepočtení na společného jmenovatele, kterým byla těžká zranění (usmrcení bylo hodnoceno jako 4 krát těžké zranění), tudíž dosahoval vysokých hodnot, které se v kontextu nižšího počtu usmrcených nejevily z dlouhodobého hlediska jako optimální ukazatel. Proto nový ekvivalent závažnosti představuje de facto přepočtení na společného jmenovatele, kterým je kategorie usmrcených (těžké zranění je proto hodnoceno jako 1/4 usmrcení), pohybující se v nižších číslech a lépe vystihující reálnou závažnost následků nehod. Pomocí ekvivalentu závažnosti lze názorněji posoudit celkový trend směřování k trvalé eliminaci závažných následků nehod - Vizi 0. Ekvivalent závažnosti má svůj zásadní význam zejména u plnění dílčích cílů, kde samotné počty usmrcených jsou nízké a nelze tak dostatečně výstižně usuzovat na dosažené změny.

V Tab. 1 je uveden i počet zemřelých do 30 dnů, který je celosvětově přijatým standardem pro základní mezinárodní porovnání nehodovosti mezi jednotlivými státy¹⁰. Současně je

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

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

⁸ Dále jen "ekvivalent závažnosti". Je vypočten jako součet usmrcených osob a jedné čtvrtiny těžce zraněných osob. Dělitel 4 byl získán zaokrouhlením průměru poměrů počtu těžce zraněných a usmrcených osob v období 2001-2013.

¹⁰ Illustrated Glossary for Transport Statistics. UNECE, ITF and Eurostat. 4th Edition, 2009.

tato hodnota používána pro výpočet celospolečenských ztrát způsobených nehodovostí v silničním provozu¹¹.

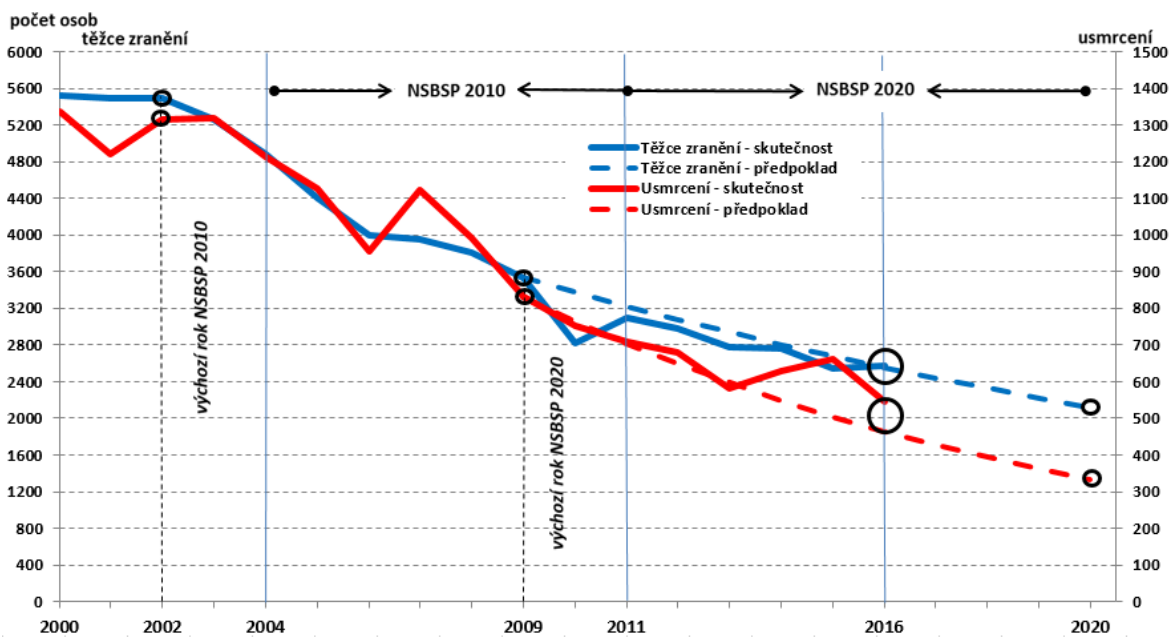
Na konstatální Tab. 1 navazuje bezprostředně její vyhodnocovací pokračování v Tab. 2, které slouží ke kritickému posouzení vývoje v delším časovém kontextu. Dosažené počty usmrčených a těžce zraněných osob jsou porovnány s bezprostředně předcházejícím rokem 2015, s rokem 2011 a s výchozím rokem 2009. V posledním sloupci jsou porovnávány předpokládané hodnoty pro rok 2016 s výchozím rokem 2009.

období	NSBSP			
	2016/2015	2016/2011	2016/2009	2016 předp/2009
usmrceno do 24 h	-17,4	-22,9	-34,5	-44,2
těžce zraněno	1,6	-16,6	-27,0	-27,7
ekvivalent závažnosti	-8,1	-19,6	-30,7	-35,7
usmrceno do 30 dnů	-17,2	-21,1	-32,3	-44,2

Tab. 2: Porovnání vývoje počtu usmrčených a těžce zraněných v letech 2009–2016 (v %)

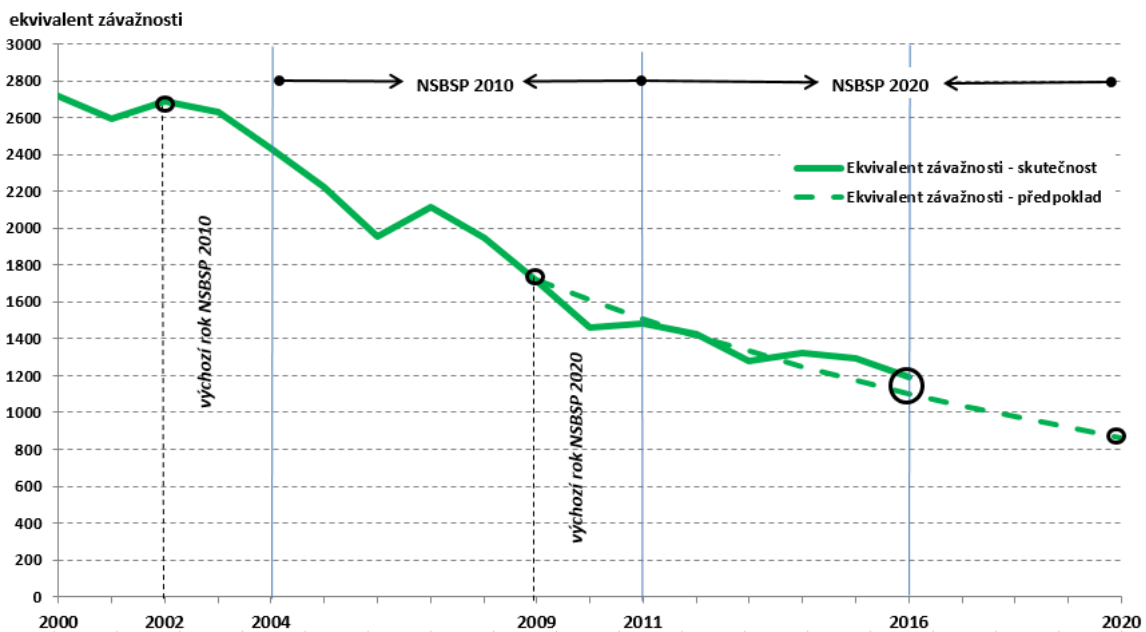
Na Obr. 2 je názorně dokumentován dlouhodobý vývoj dosažených a očekávaných počtů usmrčených a těžce zraněných osob v České republice v období 2009–2020. Zachycuje skutečný vývoj v období realizace NSBSP 2020 do roku 2016 a předpoklad vývoje v průběhu realizace NSBSP. Předpokládaný vývoj pro jednotlivé roky byl určen na základě exponenciálního vývoje vycházejícího z prognostické metody aplikované ve státech EU.

¹¹ V roce 2016 byly hodnoty ztrát z dopravní nehodovosti zpřesněny Českou kanceláří pojistitelů. Stávající „Metodika výpočtu“ je aktualizována a bude certifikována v dubnu 2017.



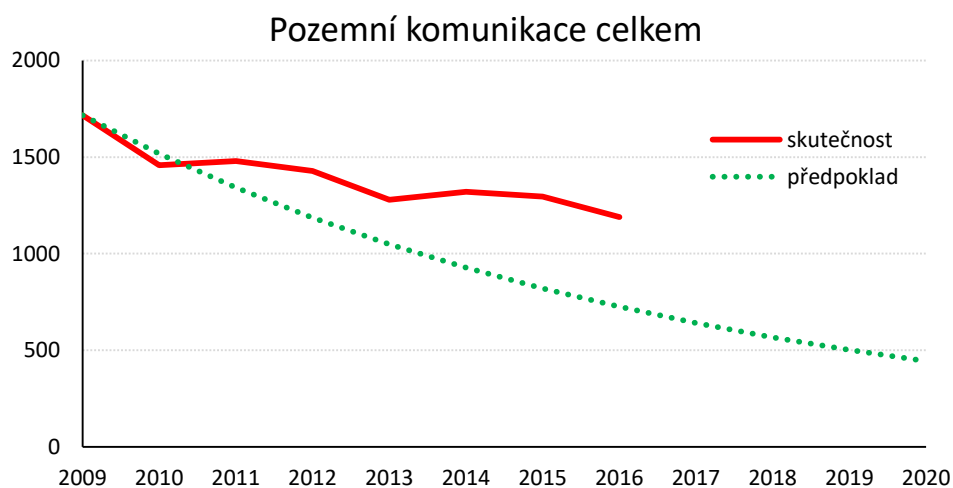
Obr. 2 Porovnání dosavadního a očekávaného vývoje počtu usmrcených a zraněných osob v silničním provozu do roku 2020

V grafu na Obr. 3 je znázorněn vývoj ekvivalentu závažnosti nehod.



Obr. 3 Porovnání dosavadního a očekávaného vývoje ekvivalentu závažných následků nehod v silničním provozu do roku 2020

Následující graf zobrazuje srovnání klouzavého průměru ekvivalentu závažnosti nehod sestaveného z hodnot dvou po sobě následujících let¹², který zjemňuje ostré výkyvy ve statistických údajích jednotlivých let a slouží pro plastičtější vnímání trendu vývoje, s předpokládaným vývojem následků nehodovosti. Vytvoření řady klouzavého průměru ekvivalentu závažnosti nehod ilustruje nový pohled na vývoj vážných následků nehodovosti, částečně oproštěný od krátkodobých výkyvů.



Obr. 4 Předpokládaný a skutečný vývoj ekvivalentu závažnosti nehod na celé síti pozemních komunikací

KOMENTÁŘ

Z Tabulky. 2, Obr. 2 a Obr. 3 lze při prostudování konkrétních hodnot vysledovat rozdílné trendy celkového vývoje závažných následků nehod v různých obdobích. Z uvedených dat lze srovnat vývoj období během realizace **NSBSP 2010** (včetně prodloužené realizace až do roku 2011) s vývojem v období dosavadní realizace **NSBSP**. Komentován a porovnáván je zejména vývoj ve dvou sedmiletých cyklech (období 2002-2009 a období 2009-2016).

NSBSP 2010

Při základním porovnání s **výchozím rokem 2002** došlo v průběhu následujícího sedmiletého období do roku 2009 k poklesu počtu usmrcených do 30 dnů o 37,0 %, v ročním průměru¹³ se jedná o 6,4 % ročně. Obdobně došlo k poklesu počtu usmrcených do 24 h o 36,7 %, v ročním průměru o 6,3 % ročně. Pokles počtu těžce zraněných činil 35,6 %, v ročním průměru 6,1 % ročně. Tyto výsledky se odrazily i v souhrnném

¹² Dále jen "klouzavý průměr". Jedná se o zjednodušený klouzavý průměr, jelikož pro jeho výpočet jsou použity údaje pouze dvou po sobě jdoucích let.

¹³ Roční průměr je uvažován jako průměrná meziroční změna (při předpokladu stálého poměru mezi sousedními hodnotami - exponenciální průběh vývoje). Průměrná meziroční změna za n roků se počítá jako n -tá odmocnina podílu konečné a počáteční hodnoty. Tato definice je používána konzistentně i v celém dokumentu.

ekvivalentu závažnosti nehod, který **poklesl** na konci tohoto období o 36,1 %, **v ročním průměru o 6,2 % ročně**.

Pokud hodnotíme **celé období** realizace NSBSP 2010, **tj. až do roku 2011**, bylo dosaženo celkového poklesu počtu usmrcených do 30 dnů o 46,0 %, tj. v ročním průměru o 6,6 %, a obdobně i poklesu počtu usmrcených do 24 h o 46,2 %, tj. v ročním průměru o 6,7 % ročně. Pokles počtu těžce zraněných byl jen nepatrně nižší a činil 43,7 %, tj. v ročním průměru o 6,2 %. Souhrnný **ekvivalent závažnosti nehod poklesl** na konci tohoto období o 44,9 %, **tj. v ročním průměru o 6,4 % ročně**.

NSBSP 2020

V průběhu následného sedmiletého období implementace¹⁴ **NSBSP došlo do roku 2016** (při porovnání s **výchozím rokem 2009**) k poklesu počtu usmrcených do 30 dnů o 32,3 %, tj. v ročním průměru o 5,4 % a obdobně i k poklesu počtu usmrcených do 24 h o 34,5 %, tj. v ročním průměru o 5,9 %. V kategorii těžce zraněných došlo k poklesu, který činil 27,0 %, tj. v ročním průměru o 4,4 %. Na stále tragickou bilanci závažných následků poukazuje **ekvivalent závažnosti nehod**, který **poklesl** na konci tohoto období o 30,7 %, **tj. v ročním průměru o 5,1 %**.

Z tohoto základního porovnání vyplývá, že za sedm let realizace NSBSP 2010 došlo k výraznějším poklesům než za sedm let implementace NSBSP. Nejhuře vychází **pokles** v kategorii **těžce zraněných**, který je v ročním průměru **o 1,7 % nižší** než za předchozí sedmileté období. Skutečnou představu o zhoršení trendu podává ekvivalent závažnosti nehod, jehož pokles je v ročním průměru **horší o 1,1 %**. Je tak zřejmé, že z dlouhodobého hlediska je pokles závažných následků sice setrvalý, ale se stále pozvolnějším charakterem. Zvýšenou pozornost z tohoto pohledu vzbuzují těžká zranění, u kterých došlo celkově (za období 2009-2016) o **8,6 % horšímu poklesu** oproti období realizace NSBSP 2010.

Podrobnější pohled na dosažené roční hodnoty však dokumentuje mnohem lepší potenciál poklesu a reálnost plnění cílů vytýčených v NSBSP. Jsou to výsledky z let 2004–2006, 2008–2010, i ze samotného roku 2013, při čemž ve většině těchto let byl u ekvivalentu závažnosti nehod dosažen průměrný roční pokles, který převyšoval 10 %.

Rok 2016 vykazuje na první pohled dobré výsledky. V kategorii usmrcených do 24 hodin bylo dosaženo výrazného **meziročního poklesu o 17,4 %**, který představuje 115 zachráněných životů. Ze strategického pohledu se stále jedná o nedostatečný posun, jelikož předpoklad pro rok 2016 byl ještě o 81 životů příznivější. K předpokládanému strategickému výsledku pro rok 2016 tak u meziročního poklesu **schází ještě 12,6 %**.

¹⁴ První rok realizace NSBPS byl až rok 2012, nicméně její příprava probíhala již v dřívějším období.

Nicméně tento pokles je třeba vnímat jako odraz odpovídajícího úsilí orgánů odpovědných za uplatňování nástrojů NSBSP.

V kategorii usmrcených do 30 dnů, která je významná pro mezinárodní srovnání, dochází k obdobnému **meziročnímu poklesu o 17,3 %**, který v této kategorii představuje o 12 životů více než v kategorii usmrcených do 24 hodin. Jako předpokládaný vývoj pro rok 2016 byla ovšem stanovena hodnota o 107 životů příznivější. Pro dosažení předpokládaného strategického vývoje tak **chybělo** v roce 2016 ještě **14,5 % meziročního poklesu**. I přes kladné výsledky v obou kategoriích je třeba vnímat rezervu, která přetrvává ve vztahu k vytyčeným cílům a která ohrožuje postavení České republiky z hlediska mezinárodního srovnání úrovně bezpečnosti na silnicích.

U těžkých zranění došlo v roce 2016 k mírnému **meziročnímu nárůstu o 1,6 %**, který bohužel zároveň znamená vybočení z pozitivního vývoje. Od roku 2009 se těžká zranění pohybovala pod hladinou předpokládaného vývoje (Obr. 2), nicméně statistika za rok 2016 překročila stanovený předpoklad o 25 těžce zraněných. Jak bylo uvedeno výše, kategorie těžce zraněných navíc vykazuje největší zhoršení průměrného ročního poklesu za posledních sedm let oproti předcházejícímu sedmiletému období NSBSP 2010. V souvislosti se zmíněným meziročním nárůstem v této kategorii, je třeba apelovat na zvýšení pozornosti, která je věnována této kategorii. Nesmí být opomenuto, že těžká zranění jsou svou povahou velmi různorodá a v některých případech mohou být pro poškozeného ve svém důsledku dokonce závažnější než úmrtí. Proto by oběma kategoriím měla být věnována pozornost v maximální možné míře. To mimo jiné odpovídá i aktuálním trendům, které se projevují v EU¹⁵.

Pro další závěry je nutné zaměřit se přímo na období realizace NSBSP, tedy období let 2012-2016. V tomto období došlo k průměrnému ročnímu poklesu o 3,8 % v kategorii usmrcených do 30 dnů, o 4,4 % v kategorii usmrcených do 24 hodin, o 2,9 % v kategorii těžkých zranění a ekvivalent závažnosti nehod průměrně ročně klesal o 3,6 %. Pokud by měly být dosaženy vytyčené strategické cíle v roce 2020, bylo by třeba, aby průměrný roční pokles od roku 2012 činil v kategorii usmrcených do 30 dnů 7,7 %, u usmrcených do 24 hodin 7,6 %, u těžce zraněných o 3,7 % a u ekvivalentu závažnosti nehod by byl odpovídající průměrný roční pokles v hodnotě 5,4 %.

Z uvedeného je zřejmé, že skutečně dosažený pokles za dobu realizace NSBSP neodpovídá vytyčeným cílům a **ohrožuje dosažený strategických cílů**. Průměrný roční pokles úmrtí do 30 dnů je **nižší o více než o polovinu** oproti stanoveným předpokladům. Pokles v kategorii usmrcených do 24 hodin je oproti stanovenému předpokladu **nižší o více než dvě pětiny**. V kategorii těžkých zranění je oproti předpokladu **nižší o jednu**

¹⁵ <http://etsc.eu/transport-ministers-call-for-target-to-reduce-serious-road-injuries/>

pětinu. Celkovému souhrnnému ekvivalentu závažnosti nehod při tom k dosažení předpokládaného průměrného ročního poklesu pro dané období chybí **méně než dvě pětiny.**

Těžká zranění se i přes výše zmíněné negativní trendy projevují jako kategorie, která **směřuje ke strategickému cíli nejvíce.** I proto je ovšem vhodné zintenzivnit aktivity v této oblasti a **pokusit se dosahovat ještě lepších výsledků,** které budou odpovídat nebo překonávat strategický cíl. Souhrnný ekvivalent závažnosti nehod se oproti těžkým zraněním vyvíjí pozvolněji (jeho vývoj je téměř jedenkrát horší), což poukazuje na skutečnost, že ačkoliv se daří postupně eliminovat těžká zranění, **nedaří se najít stejně razantní řešení i pro následky nejzávažnější,** které jsou prezentovány kategorií usmrčených. Zejména díky této kategorii lze usuzovat na pozvolný vývoj souhrnného ekvivalentu závažnosti nehod. Z globálního hlediska jsou velmi **alarmující** výsledky, které jsou používány pro mezinárodní srovnání, tedy kategorie usmrčených do 30 dní, kde je dosažení strategického cíle **ohroženo o více než o polovinu.**

Vycházíme-li z toho, že minimálně polovina jednoho strategického cíle (počet usmrčených) a minimálně jedna pětina druhého strategického cíle (počet těžce zraněných) jsou za momentálního vývoje v ohrožení, lze v souhrnu konstatovat, že **minimálně sedm desetin strategického cíle pro rok 2020 je ohroženo.** Je třeba apelovat na všechny orgány, které jsou odpovědné za plnění a realizaci opatření v oblasti bezpečnosti na silnicích, aby nejenom pokračovaly v nastaveném úsilí, ale aby zintenzivnily své aktivity a společně se pokusily odstranit setrvávající deficit, který ohrožuje cestu České republiky mezi průměr zemí EU v oblasti bezpečnosti na silnicích. Z důvodu výše uvedených nedostatečných výsledků během realizace NSBSP bylo také přistoupeno k vypracování Revize a aktualizace NSBSP, která byla schválena usnesením vlády č. 160 ze dne 27. 2. 2017, která rovněž poslouží ke komplexnějšímu pohledu na dosažení strategických cílů.

Uvedený deficit v současné realizaci NSBSP lze vyjádřit i jinými slovy. Nelze zapomínat na to, že bezpečnost na silnicích je právo a **odpovědnost každého z nás.**

**OPROTI STANOVENÝM PŘEDPOKLADŮM REALIZACE NSBSP
NA NAŠICH SILNICÍCH V LETECH 2012–2016**

ZEMŘELO O 336 OSOB VÍCE.

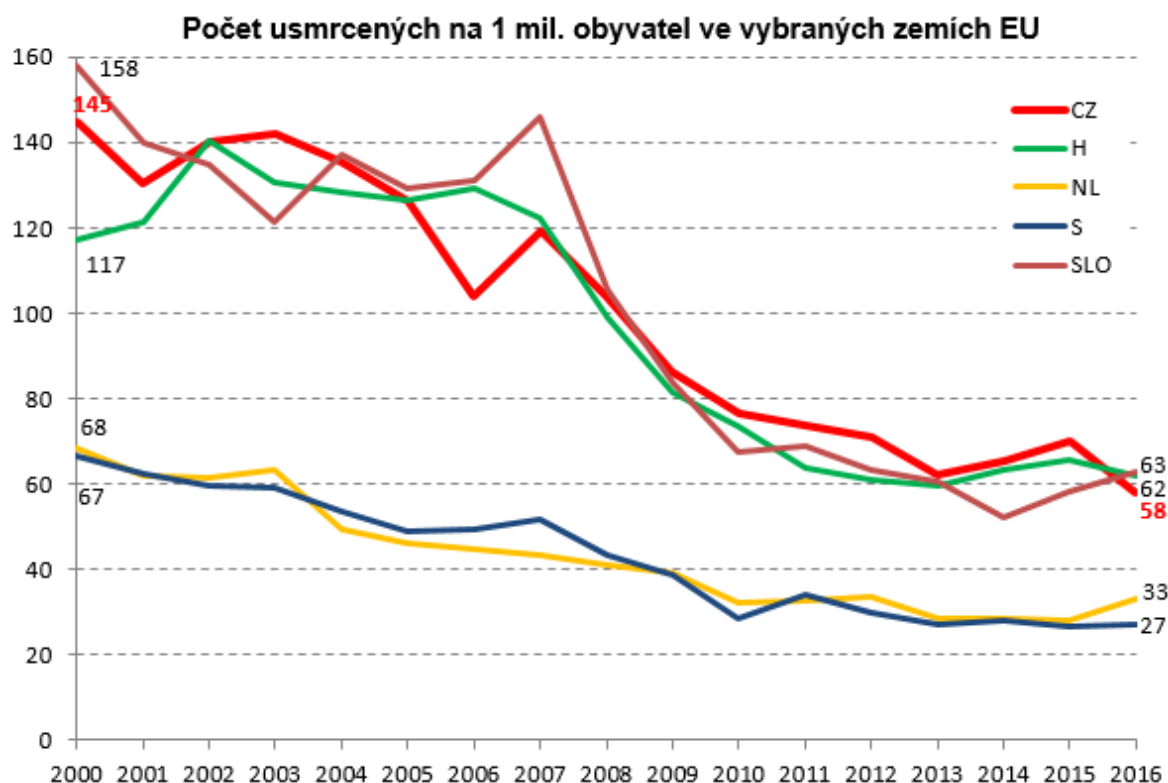
**JE TO HUMÁNNÍ APEL NA VŠECHNY SUBJEKTY,
KTERÉ MAJÍ ZODPOVĚDNOST ZA REALIZACI OPATŘENÍ NSBSP.**

1.2 Porovnání se zahraničím

Objektivní obraz úrovně bezpečnosti silničního provozu v ČR dokumentuje porovnání s vývojem v ostatních evropských státech. Jednoznačně vypovídá o stavu péče o bezpečnost občanů na silnicích, o funkčnosti systému řízení bezpečnosti a o důležitosti, kterou odpovědné orgány tomuto problému přisuzují. Porovnání s celkovou úrovní bezpečnosti v EU a ve vybraných členských státech dává jasnou odpověď a nezpochybnitelný doklad toho, zda vývoj nejzávažnějších následků nehod v ČR je úspěšný nebo nedostatečný.

Na Obr. 5 je porovnán dlouhodobý vývoj smrtelných následků nehod¹⁶ v ČR s vybranými státy EU¹⁷. Maďarsko a Slovinsko reprezentují státy středoevropského prostoru, Nizozemsko a Švédsko jsou vyspělé státy s nejvyšší úrovní bezpečnosti silničního provozu v Evropě.

ZÁKLADNÍM FAKTEM JE, ŽE V ROCE 2016 BYLO V ČR DOSAŽENO ÚROVNĚ NEHODOVOSTI DOSAŽENÉ VE ŠVÉDSKU A V NIZOZEMSKU JIŽ PŘED 15 LETY!



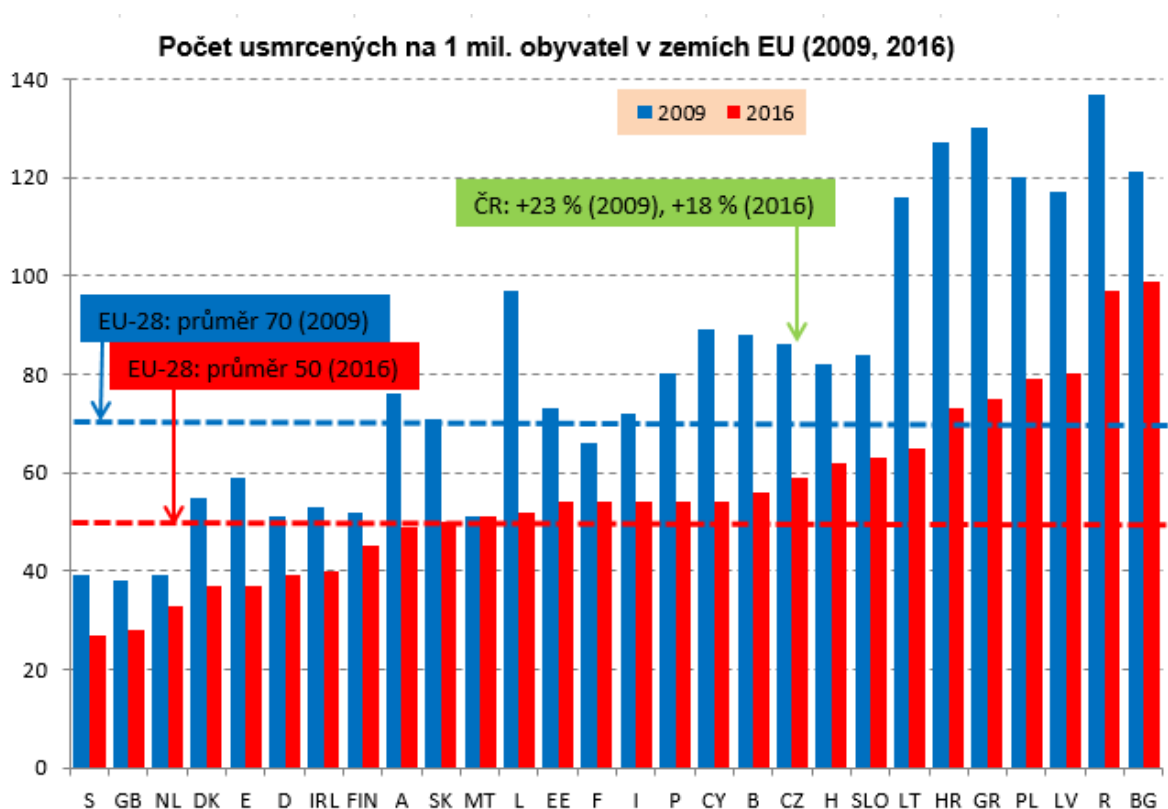
Obr. 5: Porovnání vývoje počtu usmrcených na 1 mil. obyvatel ve vybraných evropských státech 2000–2016
Zdroj: IRTAD, EK, CDV

¹⁶ V souladu s mezinárodním standardem jsou porovnávány počty zemřelých do 30 dnů po nehodě

¹⁷ Využito nejaktuálnějších výsledků mezinárodní databáze IRTAD a zdrojů EK

Úroveň nehodovosti (vyjádřená počtem usmrcených na 1 mil. obyvatel) je ve vyspělých státech téměř poloviční v porovnání se středoevropskými státy a po sledovanou dobu je tento odstup zachován. Na tomto příkladu vybraných států je názorně dokumentován rozdíl v úrovni bezpečnosti ve „starých“ a „nových“ státech EU a v péči o bezpečnost a ochranu zdraví občanů v silničním provozu. Je rovněž charakteristické, že pokles je ve vyspělých státech prakticky rovnoměrný, zatímco ve státech bývalého socialistického bloku prochází obdobími stagnace, prudkého poklesu a opětného zpomalení. Je velkou výzvou, aby zvrát v redukci smrtelných následků, kterého bylo v ČR v roce 2016 dosaženo, měl dlouhodobý charakter. Nástroje k tomu byly připraveny ve schválené revizi NSBSP.

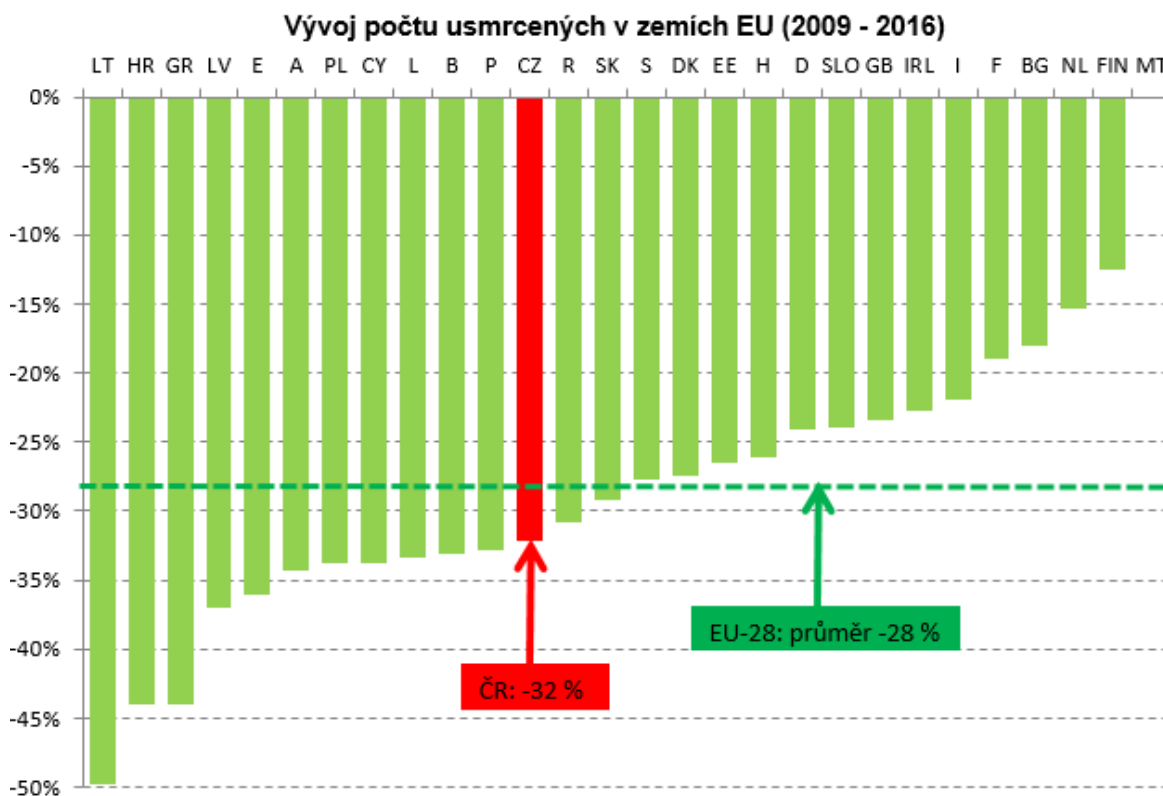
V dalším grafu jsou porovnána data počtu usmrcených ve státech EU vztažená na počet obyvatel v letech 2009 a 2016. Tento ukazatel umožňuje objektivní porovnání úrovně nehodovosti mezi jednotlivými státy. Je dokumentem informujícím o tom, jak se přibližujeme cíli dosáhnout v roce 2020 průměrné úrovně států EU.



Obr. 6: Porovnání vývoje počtu usmrcených na 1 mil. obyvatel v státech EU v roce 2009 a 2016

Dle předběžných výsledků slibné tempo poklesu usmrcených v EU pokračovalo poklesem počtu usmrcených oproti předchozímu roku o cca 2 %. V ČR klesl v roce 2016 počet usmrcených oproti předchozímu roku o cca 17 %. Tento výsledek dává velký příslib ke zvrátu vývoje předchozích let, což dokladuje i grafické znázornění procentního poklesu

počtu usmrcených dosaženého v roce 2016 oproti roku 2009 na Obr. 6. Má-li se Česká republika dostat v roce 2020 na průměr zemí EU, musí být její pokles ještě **výraznější**.



Obr. 7: Procentní pokles počtu usmrcených dosažený v roce 2016 oproti roku 2009 v státech EU

V ČR se podařilo v roce 2016 snížit počet usmrcených o 32,2 % vzhledem k roku 2009, tedy v průměru o 5,4 % ročně.

Ve stejném období se dosáhlo:

- na Slovensku celkové snížení o 29,2 % a v průměru o 4,8 % ročně,
- ve státech V4 (bez ČR) celkové snížení o 32,4 % a v průměru o 5,4 % ročně,
- v baltských státech (LT, LV, EE) celkové snížení o 42,1 % a v průměru o 7,5 % ročně,
- ve státech bezpečné trojky (S, NL, GB) celkové snížení o 23,3 % a v průměru o 3,5 % ročně,
- ve státech v roce 2009 nejnebezpečnějších (R, GR, HR) celkové snížení o 36,3 % a v průměru o 6,2 % ročně,
- v celé EU celkové snížení o 28,0 % a v průměru o 4,6 % ročně.

Výše uvedená porovnání vytvářejí velký potenciál pro zlepšení postavení ČR v mezinárodním kontextu.

KOMENTÁŘ

V roce 2009 byla ČR na 18. místě a s počtem 86 usmrcených osob na 1 mil. obyvatel překračovala o 23 % průměr států EU, v roce 2015 se propadla až na 21. místo a překračoval o 36 % průměr zemí EU.

Díky pozitivním výsledkům se v roce 2016 ČR posunula na 19. místo. S počtem 58 usmrcených osob na 1 mil. obyvatel překračovala stále o 18 % průměr států EU.

Ačkoliv se ČR v roce 2016 dostala před Maďarsko a Slovinsko, nepodařilo se jí předstihnout Portugalsko, Kypr a Belgie, jejichž pozice byla v roce 2015 jen o málo lepší.

Celkově se postavení v úrovni nehodovosti v České republice v porovnání s ostatními státy EU postupně od roku 2001 zhoršuje¹⁸ a příliš na tomto trendu nezměnila ani realizace pátého roku NSBSP. ČR patří již na hranici poslední čtvrtiny z 28 států EU podle úrovně bezpečnosti silničního provozu.

1.3 Souhrnné zhodnocení dle krajů

1.3.1 Porovnání vývoje

Souhrnné zhodnocení na celostátní úrovni popsané v kap. 1.1 podává základní obraz o situaci ve vývoji nehodovosti v České republice. Vyhodnocení plnění opatření NSBSP provedená v předchozích letech dle odpovědnosti vlastníků komunikací na silnicích II. a III. třídy ukázala na značné odlišnosti v jednotlivých krajích a potvrdila potřebnost takto strukturovaného hodnocení.

Na základě této zkušenosti bylo do **vyhodnocení za rok 2016 opět zahrnuto souhrnné zhodnocení plnění strategických ukazatelů na krajské úrovni bez ohledu na vlastnictví komunikace**. Vyhodnocení má obdobnou strukturu jako již uvedené celostátní v kap. 1.1 a jeho výsledky slouží jako průměrné hodnoty pro porovnání vývoje v jednotlivých krajích.

Zhodnocení sledovaného období dosavadní realizace NSBSP se zaměřuje na porovnání výsledků aktuálně hodnoceného roku 2016:

- s **výchozím rokem 2009**, který je základem, ke kterému byly vztaženy strategické cíle, kterých by mělo být dosaženo v roce 2020,
- s **rokem 2015**, které dává výpověď o **krátkodobé roční změně** (je třeba ji brát pouze jako informační, poněvadž může podléhat krátkodobým a náhodným vlivům okolností vyskytujících se v roce 2015),

¹⁸ V roce 2001 se ČR řadila na 15. místo a průměr nynějších členských států EU překračovala jen o 16 %.

- s rokem 2011 předcházejícím realizaci NSBSP, které posoudí změnu dosaženou v průběhu jejího plnění a které již lze považovat za dostatečně vypovídající o skutečném trendu i o hodnověrných dopadech aktivit realizovaných v období platnosti NSBSP (je z hlediska úspěšnosti jednotlivých krajů doplněno navazujícím grafem),
- pro porovnání dosažené úrovně jsou také uvedeny **předpokládané hodnoty**, kterých mělo být dosaženo **v roce 2016** a které signalizují šanci naplnění cílů stanovených pro cílový rok 2020.

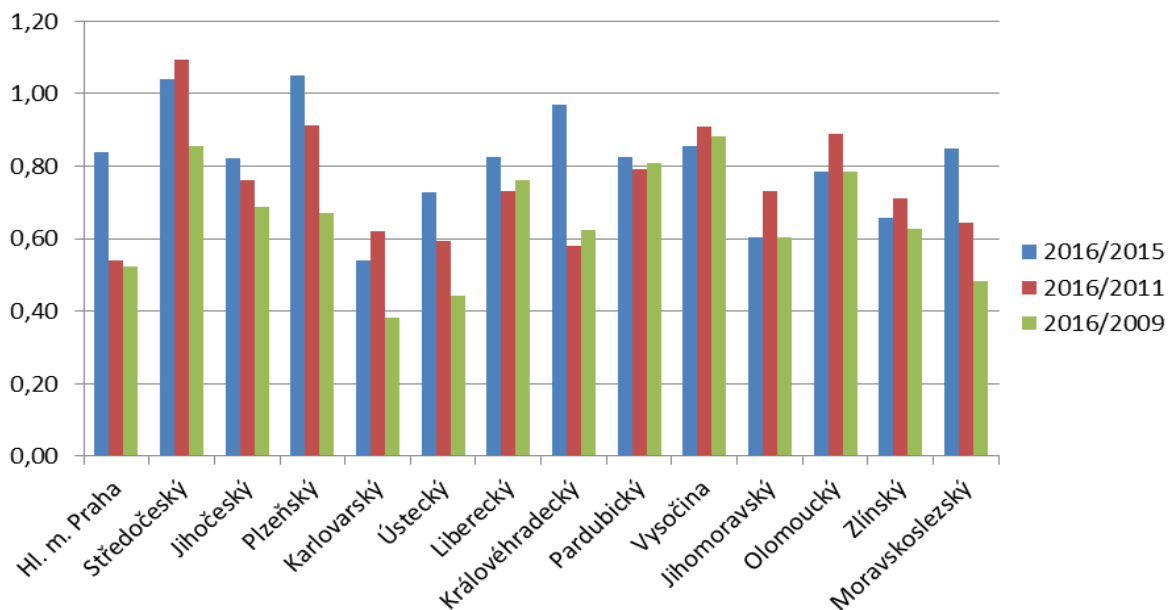
Vyhodnocení je provedeno samostatně pro hodnocené parametry:

- usmrcení (do 24 h),
- těžká zranění,
- souhrnný ekvivalent závažnosti nehod (tento ekvivalent, zejména na krajské úrovni, nejlépe vystihuje skutečně dosaženou změnu v redukci závažných následků nehod).

kraj	2009	2011	2015	2016	2016/ 2015	2016/ 2011	2016/ 2009	2016 předp.	2016/ 2016 předp.
Hl. m. Praha	40	39	25	21	0,84	0,54	0,53	22	0,95
Středočeský	124	97	102	106	1,04	1,09	0,85	69	1,54
Jihočeský	74	67	62	51	0,82	0,76	0,69	41	1,24
Plzeňský	61	45	39	41	1,05	0,91	0,67	34	1,21
Karlovarský	34	21	24	13	0,54	0,62	0,38	19	0,68
Ústecký	72	54	44	32	0,73	0,59	0,44	40	0,80
Liberecký	25	26	23	19	0,83	0,73	0,76	14	1,36
Královéhradecký	53	57	34	33	0,97	0,58	0,62	30	1,10
Pardubický	47	48	46	38	0,83	0,79	0,81	26	1,46
Vysočina	34	33	35	30	0,86	0,91	0,88	19	1,58
Jihomoravský	81	67	81	49	0,60	0,73	0,60	45	1,09
Olomoucký	51	45	51	40	0,78	0,89	0,78	28	1,43
Zlínský	43	38	41	27	0,66	0,71	0,63	24	1,13
Moravskoslezský	93	70	53	45	0,85	0,64	0,48	52	0,87
celkem	832	707	660	545	0,83	0,77	0,66	464	1,17

Tab. 3: Vývoj počtů usmrcených a jejich porovnání v krajích ČR v letech 2009–2016

V Tab. 3 a na Obr. 7 jsou dokumentovány počty osob, které zemřely na následky nehod v roce 2016 v jednotlivých krajích a jejich porovnání s vybranými roky 2015, 2011 a 2009.



Obr. 8 Dosažené snížení počtu usmrcených v roce 2016 v porovnání s rokem 2015, 2011 a 2009 v krajích ČR

V **porovnání s rokem 2015**, ve kterém došlo v celorepublikovém měřítku k poklesu počtu usmrcených o cca 17 %, se nejvýraznějšího snížení počtu usmrcených podařilo dosáhnout v krajích Karlovarském (-46 %), Jihomoravském (-40 %) a Zlínském (-34 %). Karlovarský kraj si tak významně vylepšil reputaci, když v loňském roce byl uveden mezi třemi kraji s nejhoršími výsledky.

Letos se mezi kraje s meziročním nárůstem v počtu usmrcených zařadily kraje Plzeňský (+5 %) a Středočeský (+4 %). Oproti výsledkům z minulého roku se tak jedná o pozitivní výsledky, jelikož se nejedná o dramatický nárůst. V ostatních krajích dochází k pozvolnějšímu poklesu.

Z hlediska skutečného dopadu opatření realizovaných během 5 let realizace NSBSP je **klíčové porovnání se stavem v roce 2011**, kdy v celostátním měřítku došlo k poklesu počtu usmrcených o cca 23 %. Dominantní roli v tomto poklesu hrají kraje hl. m. Praha (-46 %), Královéhradecký (-42 %) a Ústecký (-41 %). Oproti roku 2011 vykazuje nárůst pouze Středočeský kraj (+9 %).

Tento obraz doplňuje **porovnání s rokem 2009** jako výchozím rokem pro nastavení strategických cílů NSBSP, kdy v celostátním měřítku došlo k poklesu počtu usmrcených o 34,5 %. Výborné výsledky v tomto směru vykazuje Karlovarský kraj (-62 %), který si velmi polepšil meziroční změnou v roce 2016, která ovšem může podléhat jednorázovým a náhodným změnám. To ovšem nesnižuje dosažený úspěch, jedná se spíše o motivaci pro udržení těchto výsledků a pokračování v pozitivním vývoji. Dále jsou z dlouhodobého hlediska na dobré pozici kraje Ústecký (-56 %) a Moravskoslezský (-52 %). Nárůst oproti

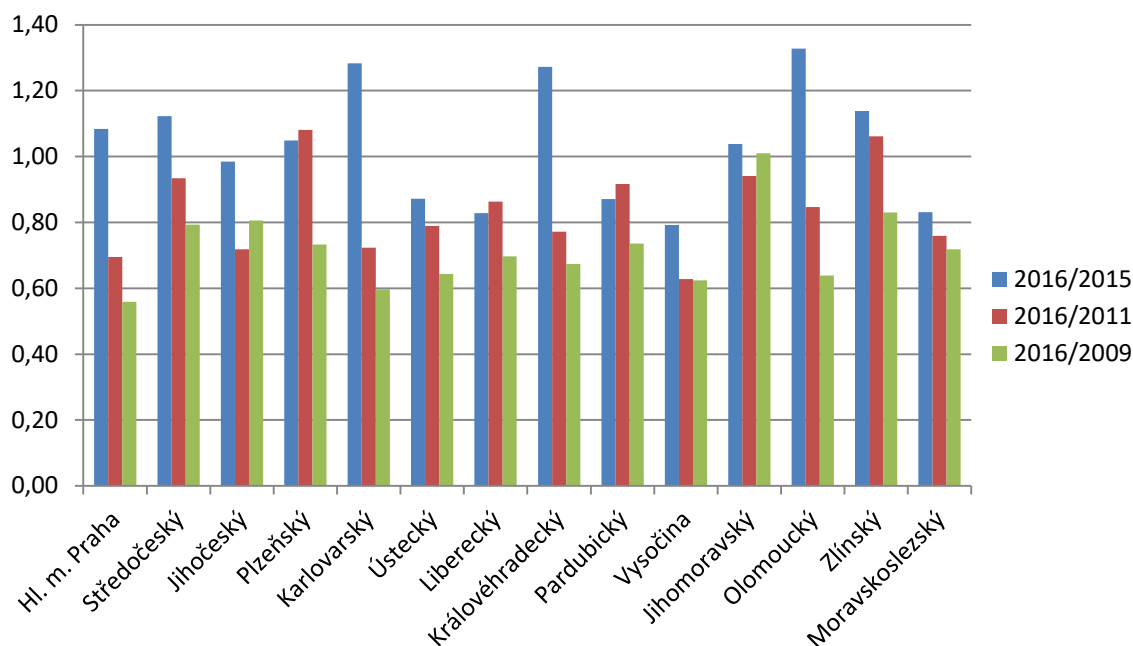
výchozímu roku není u žádného kraje, což je pozitivní skutečnost, ale Kraj Vysočina (-12 %), Středočeský (-15 %) a Pardubický (-19 %) vykazují nejnižší pokles.

Za klíčové je třeba považovat **porovnání** dosaženého stavu **s vypočteným předpokladem pro rok 2016**, kdy v celostátním měřítku chybělo k naplnění předpokladu cca 9,7 %. Předpoklad byl naplněn pouze v kraji Moravskoslezském, Ústeckém, hl. m. Praha a nově i v Karlovarském kraji. Nejvíce zaostávají: Kraj Vysočina, Středočeský a Pardubický.

V následující Tab. 4 a na Obr. 8 jsou dokumentovány počty těžce zraněných osob při dopravních nehodách v roce 2016 v jednotlivých krajích a jejich porovnání s vybranými roky 2015, 2011 a 2009.

kraj	2009	2011	2015	2016	2016/ 2015	2016/ 2011	2016/ 2009	2016 předp.	2016/ 2016 předp.
Hl. m. Praha	347	279	179	194	1,08	0,70	0,56	251	0,77
Středočeský	556	472	393	441	1,12	0,93	0,79	402	1,10
Jihočeský	237	266	194	191	0,98	0,72	0,81	171	1,12
Plzeňský	146	99	102	107	1,05	1,08	0,73	105	1,02
Karlovarský	114	94	53	68	1,28	0,72	0,60	82	0,83
Ústecký	286	233	211	184	0,87	0,79	0,64	207	0,89
Liberecký	145	117	122	101	0,83	0,86	0,70	105	0,96
Královéhradecký	236	206	125	159	1,27	0,77	0,67	171	0,93
Pardubický	193	155	163	142	0,87	0,92	0,74	139	1,02
Vysočina	189	188	149	118	0,79	0,63	0,62	137	0,86
Jihomoravský	301	323	293	304	1,04	0,94	1,01	217	1,40
Olomoucký	241	182	116	154	1,33	0,85	0,64	174	0,89
Zlínský	229	179	167	190	1,14	1,06	0,83	165	1,15
Moravskoslezský	316	299	273	227	0,83	0,76	0,72	228	1,00
celkem	3 536	3 092	2 540	2 580	1,02	0,83	0,73	2 555	1,01

Tab. 4: Vývoj počtů těžce zraněných a jejich porovnání v krajích ČR v letech 2009–2016



Obr. 9: Dosažené snížení počtu těžce zraněných v roce 2016 v porovnání s rokem 2015, 2011 a 2009 v krajích ČR

V **porovnání s rokem 2015**, kdy v celostátním měřítku došlo k nárůstu počtu těžce zraněných o 1,6 %, nejvýraznějšího snížení počtu těžce zraněných se podařilo dosáhnout v Kraji Vysočina (-21 %), Moravskoslezském kraji (-17 %) a Libereckém kraji (-17 %). Naopak velmi neúspěšný výsledek s nárůstem počtu těžce zraněných byl zaznamenán v kraji Olomouckém (+33 %), Karlovarském (+28 %) a Královéhradeckém (+27 %).

Z hlediska skutečného dopadu opatření realizovaných během 5 let implementace NSBSP je klíčové **porovnání se stavem v roce 2011**, kdy v celostátním měřítku došlo k poklesu počtu těžce zraněných o 16,6 %. Dobré výsledky vykazuje Kraj Vysočina (-37 %) a hl. m. Praha (-30 %). Naopak k nárůstu došlo v kraji Plzeňském (+8 %) a Zlínském (+6 %).

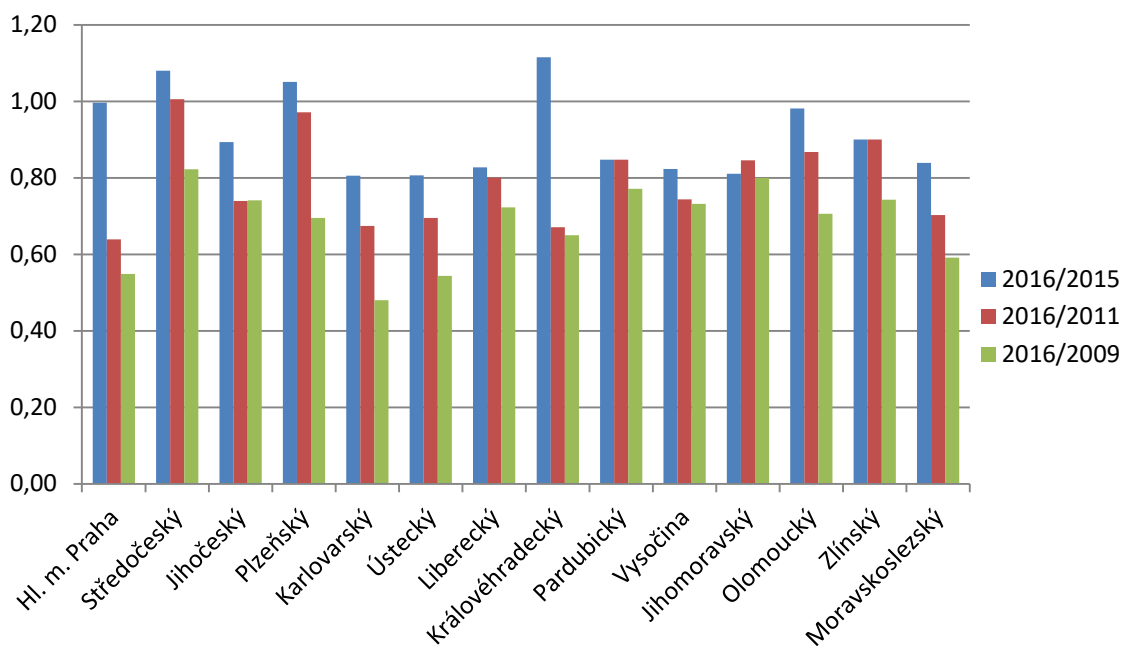
Tento obraz doplňuje **porovnání s rokem 2009** jako výchozím rokem pro nastavení strategických cílů NSBSP, kdy v celostátním měřítku došlo k poklesu počtu těžce zraněných o cca 27 %. Nejlepších výsledků bylo dosaženo v hl. m. Praze (-44 %), Karlovarském kraji (-40 %) a Vysočině (-38 %). Naopak zaostávající pozici jen s nepatrným nárůstem počtu těžce zraněných vykazuje Jihomoravský kraj, což je alarmující výsledek, jelikož za dobu sedmi let se nepodařilo Jihomoravskému kraji stabilizovat vývoj kategorie těžce zraněných pod hodnotu výchozího roku.

Za klíčové je třeba považovat **porovnání dosaženého stavu s vypočteným předpokladem pro rok 2016**, kdy v celostátním měřítku chybělo k dosažení předpokladu 0,7 %. Jihomoravský kraj se i v tomto porovnání vyskytuje na nejhorší příčce následován Zlínským a Jihočeským krajem. Nejlepší postavení v poměru k předpokládanému vývoji má hl. m. Praha, která překonala předpoklad o 23 %.

V Tab. 5 a na Obr. 9 jsou dokumentovány ekvivalenty závažnosti nehod v roce 2016 v jednotlivých krajích a jejich porovnání s vybranými roky 2015, 2011 a 2009. Tento ekvivalent neobjektivněji vypovídá o dosaženém pokroku ve snížení závažných následků nehod a tím v podstatě i o úsilí jednotlivých krajů v této oblasti.

kraj	2009	2011	2015	2016	2016/ 2015	2016/ 2011	2016/ 2009	2016 předp.	2016/ 2016 předp.
Hl. m. Praha	127	109	70	70	1,00	0,64	0,55	85	0,82
Středočeský	263	215	200	216	1,08	1,01	0,82	170	1,28
Jihočeský	133	134	111	99	0,89	0,74	0,74	84	1,18
Plzeňský	98	70	65	68	1,05	0,97	0,69	60	1,12
Karlovarský	63	45	37	30	0,81	0,67	0,48	40	0,76
Ústecký	144	112	97	78	0,81	0,69	0,54	92	0,85
Liberecký	61	55	54	44	0,83	0,80	0,72	40	1,10
Královéhradecký	112	109	65	73	1,11	0,67	0,65	73	1,00
Pardubický	95	87	87	74	0,85	0,85	0,77	61	1,21
Vysočina	81	80	72	60	0,82	0,74	0,73	53	1,12
Jihomoravský	156	148	154	125	0,81	0,85	0,80	99	1,26
Olomoucký	111	91	80	79	0,98	0,87	0,71	72	1,10
Zlínský	100	83	83	75	0,90	0,90	0,74	65	1,14
Moravskoslezský	172	145	121	102	0,84	0,70	0,59	109	0,93
celkem	1 716	1 480	1 295	1 190	0,92	0,80	0,69	1 103	1,08

Tab. 5: Vývoj ekvivalentu závažnosti nehod a jejich porovnání v krajích ČR v letech 2009–2016



Obr. 10: Dosažené snížení ekvivalentu závažnosti nehod v roce 2016 v porovnání s rokem 2015, 2011 a 2009 v krajích ČR

V **porovnání s rokem 2015** došlo v celostátním měřítku k poklesu ekvivalentu závažnosti nehod o cca 8 %. Nejvýraznějšího snížení ekvivalentu závažnosti nehod se podařilo dosáhnout v kraji Jihomoravském (-19 %), Ústeckém (-19 %) a Karlovarském (-19 %). Nárůst byl naopak sledován v kraji Královéhradeckém (+11 %), Středočeském (+8 %) a Plzeňském (+5 %).

Z hlediska skutečného dopadu opatření realizovaných během 5 let implementace NSBSP je klíčové **porovnání se stavem v roce 2011**, kdy v celostátním měřítku došlo k poklesu ekvivalentu závažnosti nehod o 19,6 %. Dobrých výsledků dosahuje hl. m. Praha (-36 %), Karlovarský kraj (-33 %) a Královéhradecký kraj (-33 %). Mírný nárůst vykazuje Středočeský kraj.

Tento obraz doplňuje **porovnání s rokem 2009** jako výchozím rokem pro nastavení strategických cílů NSBSP, kdy v celostátním měřítku došlo k poklesu ekvivalentu závažnosti nehod o 30,7 %. Nejlepších výsledků bylo dosaženo v kraji Karlovarském (-52 %), Ústeckém (-46 %) a v hl. m. Praha (-45 %). Zhoršení nevykazuje žádný kraj, nicméně nejmenší pokles za dané období vykazuje Středočeský kraj.

Za klíčové je třeba považovat **porovnání** dosaženého stavu **s vypočteným předpokladem pro rok 2016**, kdy v celostátním měřítku chybělo k naplnění předpokladu 5 %. Předpoklad byl naplněn pouze v kraji Karlovarském, Ústeckém, Královéhradeckém, Moravskoslezském a v hl. m. Praha. Nejvíce zaostává kraj Středočeský, Jihomoravský a Pardubický.

Výše shrnuté porovnání dává přehledný obraz o vývoji závažných následků v jednotlivých krajích a jejich odlišnostech.

Nejlepšího výsledku z pohledu ekvivalentu závažnosti nehod dosáhl od roku 2009 Karlovarský kraj, přestože u něj v roce 2016 došlo k navýšení počtu těžce zraněných. Za ním následují kraje Ústecký a hl. m. Praha.

Neuspokojivý vývoj vykazují kraj Jihomoravský, Středočeský a Pardubický.

1.3.2 Porovnání celkové úrovně bezpečnosti

Na výše shrnuté porovnání navazuje **porovnání celkové úrovně bezpečnosti jednotlivých krajů dosažené v roce 2016** na celé síti silničních komunikací na území příslušného kraje (tj. dálnic, silnic pro motorová vozidla, silnic I., II. a III. třídy i místních komunikacích). V předchozí kapitole bylo dokumentováno, že výstižný obraz o úrovni nehodovosti poskytuje ekvivalent závažnosti nehod, který kombinuje počty nehod se smrtelnými a těžkými následky. Tento ekvivalent je proto použit pro porovnání celkové úrovně bezpečnosti.

Metodicky je porovnání provedeno obdobně, jak bylo zpracováno porovnání úrovně nehodovosti jednotlivých krajů na komunikacích v jejich správě (tj. pouze silnic II. a III. třídy) při vyhodnocování za předchozí období. Objektivnost tohoto porovnání je založena na kombinaci ukazatelů vztahujících ekvivalent závažnosti nehod na různorodé základní demograficko – ekonomické a dopravní charakteristiky krajů, které zohledňují jejich specifické odlišnosti, a to na:

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

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

kraj	ekvivalent/km ²		ekvivalent /obyv.		ekvivalent /km		ekvivalent /OA		ekvivalent /vozkm		pořadí	
	ukaz.	poř.	ukaz.	poř.	ukaz.	poř.	ukaz.	poř.	ukaz.	poř.	suma	výsledné
Středočeský	19,5	8	168	11	22,8	5	364	8	30,3	2	34	6-7
Jihočeský	13,3	3	210	13	21,9	4	449	13	39,7	11	44	10-11
Plzeňský	9,2	1	122	2	13,9	1	255	1	28,5	1	6	1
Karlovarský	13,4	4	147	8	21,7	3	354	6	35,8	6	27	3-4
Ústecký	21,0	11	136	5	27,1	9	326	5	39,9	12	42	9
Liberecký	17,5	6	126	3	22,8	6	295	2	31,2	4	21	2
Královéhradecký	22,8	12	196	12	28,9	10	440	12	42,4	13	59	13
Pardubický	19,2	7	168	10	24,2	7	393	11	36,8	9	44	10-11
Vysočina	11,8	2	156	9	16,0	2	367	9	34,5	5	27	3-4
Jihomoravský	20,5	9	127	4	34,0	11	310	3	36,3	7	34	6-7
Olomoucký	17,2	5	142	7	25,6	8	373	10	30,7	3	33	5
Zlínský	20,9	10	140	6	38,9	12	363	7	37,9	10	45	12
Moravskoslezský	26,7	13	118	1	42,7	13	315	4	36,5	8	39	8
celkem	18,9		160		26,9		378		37,8			

Tab. 6: Pořadí úrovně bezpečnosti krajů dle ekvivalentu závažnosti nehod vztáženého na vybrané základní demograficko–ekonomicko–dopravní charakteristiky v roce 2011

Jako nejbezpečnější lze v roce 2011 na základě tohoto porovnání označit kraj Plzeňský, Liberecký, Kraj Vysočina a Karlovarský kraj. Naopak nejnebezpečnější jsou kraje Královéhradecký, Zlínský, Jihočeský a Pardubický.

kraj	ukazatel/km ²		ukazatel/obyv.		ukazatel/km		ukazatel/OA		ukazatel/v km		pořadí	
	ukaz.	poř.	ukaz.	poř.	ukaz.	poř.	ukaz.	poř.	ukaz.	poř.	suma	výsledné
Středočeský	19,6	13	163	13	22,9	10	324	13	30,5	10	59	13
Jihočeský	9,8	4	155	12	16,2	4	300	11	29,3	9	40	8
Plzeňský	9,0	2	117	7	13,5	2	222	5	27,7	6	22	4
Karlovarský	9,1	3	101	4	14,6	3	212	3	24,1	1	14	1
Ústecký	14,6	6	95	2	18,8	6	208	2	27,8	7	23	5
Liberecký	14,0	5	101	3	18,3	5	215	4	25,0	2	19	2-3
Královéhradecký	15,3	8	132	10	19,4	7	269	8	28,4	8	41	9
Pardubický	16,3	9	142	11	20,5	8	300	12	31,2	12	52	11
Vysočina	8,8	1	117	6	11,9	1	245	7	25,7	4	19	2-3
Jihomoravský	17,4	10	106	5	29,0	11	236	6	30,7	11	43	10
Olomoucký	14,9	7	124	8	22,2	9	293	9	26,7	5	38	7
Zlínský	18,8	12	127	9	35,1	13	297	10	34,1	13	57	12
Moravskoslezský	18,7	11	84	1	29,9	12	204	1	25,6	3	28	6
celkem	15,2		128		21,7		275		30,4			

Tab. 7 Pořadí úrovně bezpečnosti krajů dle ekvivalentu závažnosti nehod vztaženého na vybrané základní demograficko-ekonomicko-dopravní charakteristiky v roce 2016

V roce 2016 v tomto pořadí došlo k několika změnám. Karlovarský kraj se dostal na první příčku díky meziročnímu poklesu v kategorii usmrcených. Druhé a třetí místo patří Libereckému kraji a Kraji Vysočina. Plzeňský kraj se z původního prvního místa posunul na čtvrtou příčku, což nelze přisuzovat zásadnímu snížení úrovně bezpečnosti v Plzeňském kraji (ač došlo k mírnému nárůstu počtu závažných následků), ale spíše rapidnějšímu zvýšení bezpečnosti v krajích, které se umístily na lepším postavení. Obdobný rapidní vývoj se projevil i v Ústeckém kraji, který se dostal oproti roku 2011 z devátého místa na páté.

Jako nejnebezpečnější jsou dle statistik kraje Středočeský, Zlínský a Pardubický. Rapidní propad lze sledovat u Středočeského kraje, který se dostal z 6. - 7. pozice na poslední 13. příčku.

Podle výše dokumentovaného komplexního porovnání vychází jako nejnebezpečnější kraje v ČR v roce 2016 kraj Karlovarský, Liberecký a Kraj Vysočina.

Naopak nejnebezpečnější jsou kraje: Středočeský, Zlínský a Pardubický.

1.4 Zhodnocení ekonomických dopadů

Dalším osvědčeným přístupem zavedeným při vyhodnocování plnění NSBSP v roce 2015 je zhodnocení ekonomických dopadů dopravní nehodovosti v silničním provozu. V hodnoceních za předchozí roky byla tato informace uvedena jen v závěrečné fázi v úhrnné částce za předcházející rok. Důvodem byla věcná přesnost, přesný výpočet bylo možno provést až po zveřejnění a vyhodnocení všech ekonomických indikátorů a zdravotnických, sociálních, správních a pojišťovacích podkladů. Výsledky tak byly dostupné až v průběhu třetího čtvrtletí následného roku. Poněvadž však tento klíčový aspekt dopadu nehodovosti na ekonomiku při jejím hodnocení za uplynulý rok nereagoval přímo na vyhodnocovaný rok, ale na rok jemu předcházející, bylo přistoupeno k použití přibližné hodnoty pro aktuálně hodnocený rok. Výpočet předpokládané ztráty vycházel z extrapolace jednotkových ztrát předchozích let pro jednotlivé druhy následků s přihlédnutím k aktuálnímu vývoji HDP. Je proto třeba zdůraznit, že se jedná o **předpokládanou částku ekonomické ztráty za rok 2016**. V minulém roce se předpokládána hodnota pro rok 2015 oproti reálné (která je již uvedena v následující Tab.) lišila o 10 miliard¹⁹.

kraj	2009	2011	2014	2015	2016
Hl. m. Praha	3 995 832	6 430 638	6 933 888	9 580 345	10 007 384
Středočeský	5 652 178	7 334 216	8 443 217	9 589 028	10 504 974
Jihočeský	2 580 124	3 831 480	3 807 908	4 424 164	4 321 442
Plzeňský	2 103 265	2 557 279	2 546 602	3 115 193	3 307 481
Karlovarský	1 194 558	1 396 145	1 367 871	1 732 707	1 786 270
Ústecký	3 289 248	4 257 601	4 908 160	5 984 111	5 791 821
Liberecký	1 620 473	2 260 110	2 372 255	2 917 103	2 760 036
Královéhradecký	2 200 849	3 345 200	3 047 832	3 432 042	3 613 282
Pardubický	2 005 861	2 881 876	2 740 076	3 561 154	3 375 303
Vysočina	1 649 041	2 527 886	3 015 507	3 501 807	3 244 784
Jihomoravský	3 089 063	4 980 606	5 405 769	6 700 252	5 986 570
Olomoucký	2 336 245	3 128 644	2 821 069	3 804 487	3 925 895
Zlínský	1 831 231	2 386 567	2 819 924	3 444 491	3 398 655
Moravskoslezský	3 799 079	5 365 425	5 018 522	6 480 213	6 008 710
celkem	37 347 047	52 683 673	55 248 600	68 267 097	68 032 607

Tab. 8: Celkové celospolečenské ztráty v jednotlivých krajích v letech 2002–2016

¹⁹ <http://cdv.cz/tisk/dopravni-nehody-nas-v-roce-2015-staly-68-miliard-zemrelo-737-osob>

Souhrnně celospolečenská ztráta v roce 2016 opět přesáhla částku 68 mld. Kč, nicméně oproti předchozímu roku by se mělo jednat o částku nižší.

Při porovnání s rokem 2009 se zvýšila o téměř 31 mld. Kč. Nejvyšší hodnoty dosáhla ve Středočeském kraji a nejnižší v Moravskoslezském kraji. Pro získání objektivního porovnání ekonomických dopadů v jednotlivých krajích byly tyto ztráty v následující tabulce přepočteny na 1 obyvatele příslušného kraje.

kraj	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Hl. m. Praha	3 199	5 607	5 179	4 955	5 701	5 507	7 559	7 896
Středočeský	4 531	5 933	5 733	5 895	5 699	6 419	7 227	7 917
Jihočeský	4 046	5 557	6 023	5 949	5 442	5 975	6 936	6 775
Plzeňský	3 678	4 430	4 473	5 343	4 852	4 428	5 403	5 736
Karlovarský	3 883	4 848	4 605	3 356	3 616	4 570	5 818	5 998
Ústecký	3 934	5 279	5 142	5 073	5 539	5 957	7 273	7 039
Liberecký	3 691	5 250	5 153	5 201	5 002	5 406	6 635	6 278
Královéhradecký	3 970	5 843	6 040	5 979	5 062	5 526	6 224	6 553
Pardubický	3 885	5 779	5 581	5 206	5 234	5 306	6 899	6 539
Vysočina	3 202	4 891	4 938	5 419	5 447	5 914	6 873	6 369
Jihomoravský	2 682	4 131	4 270	4 025	4 126	4 609	5 702	5 095
Olomoucký	3 639	4 913	4 899	4 716	4 502	4 438	5 994	6 185
Zlínský	3 098	3 946	4 052	4 298	4 808	4 818	5 891	5 813
Moravskoslezský	3 046	4 369	4 360	4 242	4 417	4 121	5 341	4 952
celkem	3 555	5 059	5 015	4 976	5 022	5 243	6 468	6 446

Tab. 9: Celospolečenské ztráty v jednotlivých krajích v letech 2002–2016 připadající na 1 obyvatele

Do skupiny s nejvyšším dopadem na 1 obyvatele přesahující částku 7 tis. Kč patří kraj **Středočeský, Ústecký a hl. m. Praha.**

Naopak nižší dopady s částkou pod 6 tis. Kč vykazují kraj **Moravskoslezský, Plzeňský, Jihomoravský, Zlínský a Karlovarský.**

Nejlépeším krajem z tohoto pohledu je kraj **Moravskoslezský** se ztrátou na 1 obyvatele dokonce nižší než 5 tisíc Kč.

1.5 Zhodnocení dle úrovně odpovědnosti

1.5.1 Dopravní výkon a nehodovost

Vzhledem k různorodosti sítě pozemních komunikací a jejich provozních i stavebních parametrů, které výrazně ovlivňují vznik nehod a závažnost jejich následků, se potvrdila účelnost provázat aktivity směřující ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu s odpovědností jejich vlastníků, případně organizací pověřených výkonem vlastnických práv:

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

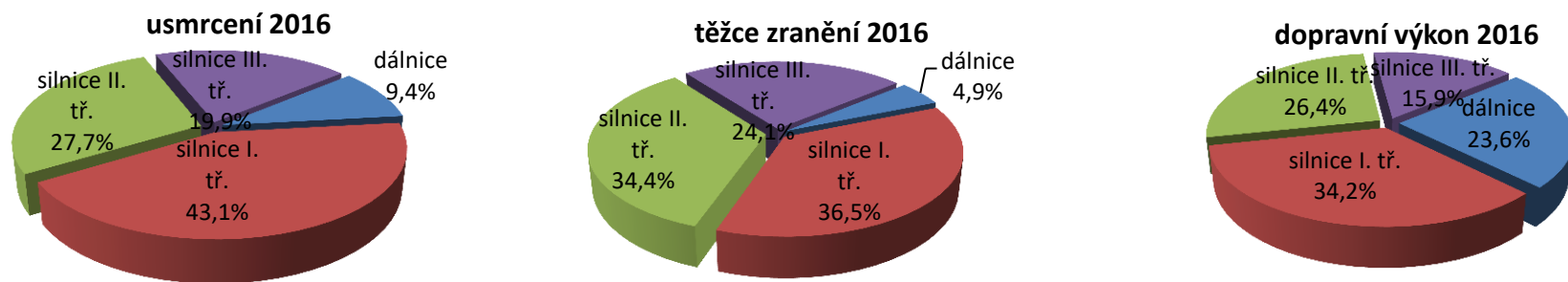
a posoudit, jak z tohoto pohledu byly naplněny strategické cíle NSBSP. Hlavní město Praha je posuzováno jako jeden celek bez rozlišení druhu komunikací, pouze jsou vyjmuty dálnice a rychlostní komunikace. Stejně tak jako jeden celek jsou posuzovány i místní komunikace.

Při hodnocení počtu usmrcených a těžce zraněných dle druhu komunikací a hodnocení jejich bezpečnosti je třeba vzít v úvahu jejich význam v dopravním systému, respektive jaký dopravní výkon zajišťují. Ve vazbě na dopravní výkon lze pak objektivně posoudit úroveň jejich bezpečnosti. Problémem je však stanovení dopravního výkonu samotného. V ČR je dopravní výkon odvozován ze sčítání dopravy a je k dispozici pro dálnice a silnice I., II. a III. třídy. Pro místní komunikace a komunikace na území hlavního města Prahy není dopravní výkon znám. Další hodnocení vztažená k dopravnímu výkonu jsou proto omezena pouze na tyto 4 kategorie komunikací.

Získané údaje jsou shrnuty v následující Tab. a v návazných grafech.

druh komunikace	délka	dopravní výkon		Usmrcení		těžce zranění		usmrcení/ mld. vozokm	těžce zranění/ mld. vozokm
	km	mil. vozokm	%	počet	%	počet	%		
Dálnice	1 210	12 475,1	23,6 %	42	9,4 %	85	4,9 %	4,8	9,8
silnice I. tř.	5 811	18 089,6	34,2 %	193	43,1 %	632	36,5 %	9,1	29,7
silnice II. tř.	14 587	13 947,2	26,4 %	124	27,7 %	596	34,4 %	9,4	45,3
silnice III. tř.	34 130	8 407,4	15,9 %	89	19,9 %	418	24,1 %	11,2	52,7
celkem	55 738	52 919,3		448		1 731		8,8	33,9
silnice II. a III. tř.	48 717	22 354,6	42,2 %	213	47,5 %	1 014	58,6 %	10,1	48,1

Tab. 10: Nehodovost na dálnicích a silnicích I., II. a III. třídy v roce 2016 vztažená k dopravnímu výkonu²⁰



Obr. 11 Podíl dopravního výkonu na dálnicích a silnicích I., II. a III. třídy v roce 2016

²⁰ Údaje o dopravních výkonech za rok 2016 jsou získány od ŘSD (aktuální výpočet)

Z výše uvedených grafů a tabulky vyplývá, že komunikace ve vlastnictví státu (dálnice a I. třídy) přenášejí 58,7 % dopravního výkonu, v důsledku nižšího počtu nehod na dálnicích se však podílí v menším procentu na počtu usmrcených (52,5 %) a zejména na počtu těžce zraněných (41,4 %).

Z porovnání závažných následků nehod vztažených na dopravní výkon jednoznačně vyplývá vysoký bezpečnostní standard, který dálnice poskytují svým uživatelům.

Počet usmrcených na silnicích I. třídy je 4,6 krát vyšší než na dálnicích a počet těžce zraněných 7,4 krát vyšší! Přitom dopravní výkon na silnicích I. třídy je pouze 1,45 krát vyšší než na dálnicích. Ještě markantnější rozdíl je zřejmý na silnicích III. třídy, kde podíl těžkých následků nehod je významně vyšší než jejich podíl na celkovém dopravním výkonu.

Opačný poměr platí pro komunikace ve vlastnictví krajů, které přenášejí 42,2 % dopravního výkonu, ale na počtu usmrcených se podílí téměř stejnou proporcí (47,5 %) a na počtu těžce zraněných dokonce větší proporcí (58,6 %).

Kromě základního porovnání souhrnných počtů byla provedena podrobnější analýza vybraných okolností nehod dle druhu komunikací. Zaměřila se na jejich charakteristiky ve výchozím roce 2009 a v roce 2015, které byly porovnány s výsledky nynějšího roku. Tyto rozborů jsou uvedeny v Přílohách 1 - 4, které jsou členěny dle odpovědnosti za komunikace.

1.5.2 Dálnice a silnice I. třídy

Základní údaje o vývoji počtu usmrcených a těžce zraněných na dálnicích a silnicích I. třídy, které jsou v odpovědnosti MD, respektive ŘSD ČR, shrnují následující tabulky v celkovém souhrnu. Podrobnější rozborů jsou uvedeny v Příloze 1.

Dálnice a silnice I. třídy celkem:

Při hodnocení počtu usmrcených a těžce zraněných na dálnicích a silnicích I. třídy je nutno zdůraznit, že tyto komunikace přenášely v roce 2016 více než polovinu dopravního výkonu (58,7 %) ²¹. Souhrnně u nich v roce 2016 připadlo 7,7 usmrcených osob a 23,5 těžce zraněných osob na 1 mld. ujetých vozokm.

²¹ Údaje o dopravních výkonech za rok 2016 jsou získány od ŘSD (aktuální výpočet)

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	349	297	243	244	284	235	0,83	195	1,21	140
těžce zraněno	962	755	776	767	739	717	0,97	695	1,03	577
ekvivalent závažnosti nehod	590	486	437	436	469	414	0,88	369	1,12	284

Tab. 11: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na dálnicích (včetně bývalých rychlostních komunikací) a silnicích I. třídy

Souhrnně lze konstatovat, že situace na této kategorii komunikací zaznamenává v porovnání s rokem 2015 pozitivní vývoj, když se jedná o nejnižší hodnotu ekvivalentu závažnosti nehod za uvedené období 2009 - 2016. Oproti předpokladu se jedná ovšem o nedostatečné výsledky, jelikož počet usmrcených zaostal za předpokladem o 40 osob. Počet těžce zraněných zaostává za stanoveným předpokladem v posledních letech vždy o něco více, když v roce 2016 se jedná o 22 osob (2014 - 4 osoby; 2015 - 11 osob). Ekvivalent závažnosti nehod odpovídá celkové závažnosti následků nehod, když se meziročně snížil o hodnotu 55 bodů. Celkově jde o postupné snižování, které je ovšem třeba, vzhledem ke stanoveným předpokladům, označit za nedostatečné.

Celkový vývoj na dálnicích a silnicích I. třídy mírně zaostává za celostátním průměrem.

V dalších rozborech jsou kvůli zásadně odlišným stavebním parametrům a s nimi souvisejícím dopravním podmínkám odděleně analyzovány dálnice a silnice I. třídy.

Dálnice (včetně bývalých rychlostních komunikací)

Ke konci roku 2009 bylo v ČR v provozu 729 km dálnic. K 31. 12. 2015 jejich délka činila 776 km, za 6 let se tedy prodloužila o pouhých 47 km, tj. o 6,4 %. Od 1. 1. 2016 byla převedena většina z celkové délky 459 km bývalých rychlostních komunikací (až na 25 km) do kategorie dálnic. Aby byly hodnoty srovnatelné, bylo toto převedení promítnuto v tabulkách zpětně i v letech předcházejících roku 2016. K 1. 1. 2016 byla délka dálnic 1 210 km (z toho 776 km dálnice I. třídy, 434 km dálnice II. třídy - bývalé rychlostní komunikace).²²

Dálnice přenášely v roce 2016 23,6 % z celkového dopravního výkonu. V témže roce na nich připadlo 3,4 usmrcených osob a 6,8 těžce zraněných osob na 1 mld. ujetých vozokm. Z hlediska závažných následků nehod (Tab. 12) došlo v roce 2016 k poklesu počtu usmrcených oproti roku 2015 o 5 osob, nicméně stále se jedná o počet **dvojnásobný**

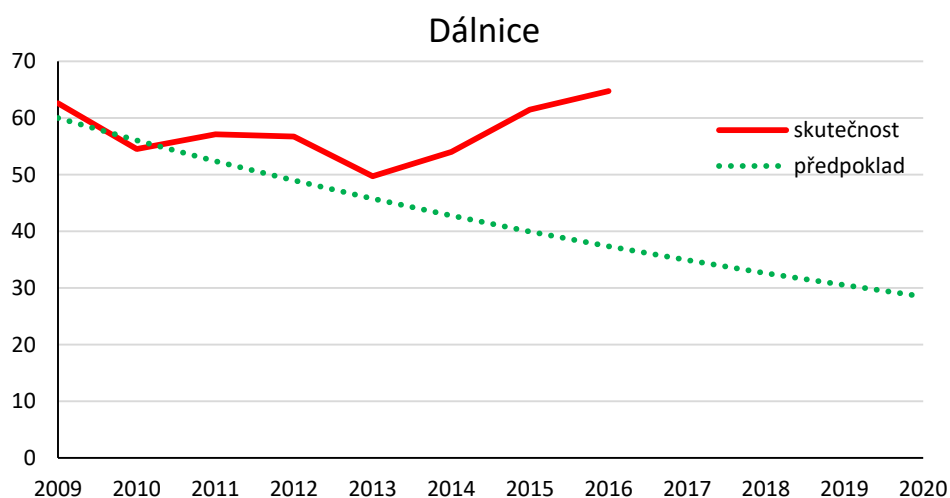
²² Zdroj: <http://www.rsd.cz>: Přehledy z informačního systému o silniční a dálniční síti ČR, stav k 1. 1. 2016

oproti stanovenému předpokladu. Naopak u počtu těžkých zranění došlo k nárůstu o 8 osob, čímž se tato kategorie opět dostala nad stanovený předpoklad. Tato skutečnost se projevila i v porovnání ekvivalentu závažnosti nehod, který tak je téměř nejvyšší (s výjimkou roku 2011) za celé uvedené období. Ačkoliv tedy závažné následky kolísají, celkově **situace na dálnicích z dlouhodobého pohledu stagnuje a je horší než ve výchozím roce 2009**. I při uvedeném nárůstu délky dálnic **nelze považovat** vývoj nehodovosti na dálnicích **za uspokojivý**.

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	36	28	28	32	47	42	0,89	20	2,10	14
těžce zraněno	96	81	93	99	77	85	1,10	69	1,23	58
ekvivalent závažnosti nehod	60	48	51	57	66	63	0,95	37	1,70	29

Tab. 12: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na dálnicích (včetně bývalých rychlostních komunikací)

Reálný vývoj následků nehodovosti ve srovnání s předpokládanými hodnotami na základě NSBSP znázorňuje následující graf, založený na dvouletých klouzavých průměrech.



Obr. 12: Předpokládaný a skutečný vývoj ekvivalentu závažnosti nehod na dálnicích

Podrobný **rozbór druhů nehod na dálnicích** je uvedený v Příloze 1. Z tohoto rozboru dopravních nehod vyplynulo, že dominujícím druhem nehody je na dálnicích dlouhodobě srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem. Tyto srážky jsou způsobeny nejčastěji zezadu, nicméně narůstá i podíl srážek čelních srážek, ke kterému by na tomto typu pozemních komunikací mělo docházet minimálně. Těchto srážek se stává nejvíce za neztížených povětrnostních podmínek. Alarmující je i počet závažných následků zapříčiněný srážkou s chodcem, což je druh nehody, který je zejména na dálnici fatální.

Silnice I. třídy (bez bývalých rychlostních komunikací)

Ke konci roku 2009 bylo v ČR v provozu 6 198 km silnic I. třídy (vč. rychlostních komunikací). Do roku 2015 se jejich délka prakticky nezměnila - za 6 let se prodloužila o pouhých 46 km, tj. o 0,7 %. Z toho délka sítě rychlostních silnic se prodloužila z 370 km v roce 2009 na 459 km v roce 2015. Od 1. 1. 2016 byla převedena většina z celkové délky 459 km bývalých rychlostních komunikací (až na 25 km) do kategorie dálnic. Aby byly hodnoty srovnatelné, bylo toto převedení promítnuto v tabulkách zpětně i v letech předcházejících roku 2016. K 1. 1. 2016 byla délka silnic I. třídy 5 811 km.

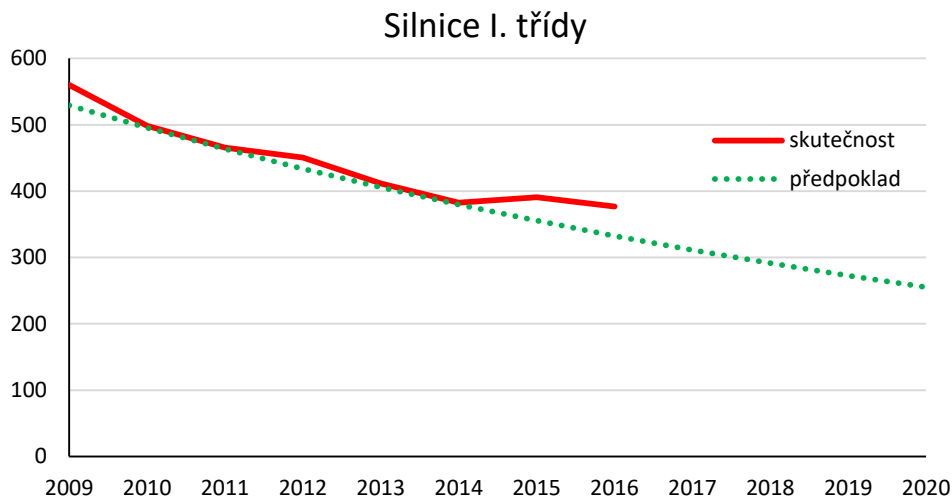
Silnice I. třídy (včetně zbytku rychlostních komunikací) přenášely v roce 2016 34,2 % z celkového dopravního výkonu, jsou tedy stále nejvýznamnější součástí silniční sítě. V témže roce na ně připadlo 10,7 usmrcených osob a 34,9 těžce zraněných osob na 1 mld. ujetých vozokm.

Oproti loňskému roku jsou statistiky závažných následků na silnicích I. třídy příznivější. Z hlediska závažných následků nehod (Tab. 13) došlo na silnicích I. třídy (bez bývalých rychlostních komunikací) v roce 2016 k poklesu počtu usmrcení o 44 osob oproti roku 2015, tj. o 18,6 %, což je více než celostátní meziroční změna mezi lety 2015 a 2016 (-17,4 %). Oproti stanovenému předpokladu však bylo usmrceno o 18 osob více. U těžkých zranění došlo rovněž k poklesu, a to o 30 osob, nicméně oproti předpokladu bylo těžce zraněno o 6 osob více. Ekvivalent závažnosti nehod reflektuje pozitivní vývoj na silnicích I. třídy, jelikož dosahuje nejnižší hodnoty za sledované období, ač za předpokladem zaostává o hodnotu 19. Ačkoliv se jedná o **pozitivní vývoj**, stále **není dostatečný**.

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	313	269	215	212	237	193	0,81	175	1,10	125
těžce zraněno	866	674	683	668	662	632	0,95	626	1,01	520
ekvivalent závažnosti nehod	530	438	386	379	403	351	0,87	332	1,06	255

Tab. 13: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na silnicích I. třídy (bez bývalých rychlostních komunikací)

Reálný vývoj následků nehodovosti ve srovnání s předpokládanými hodnotami na základě NSBSP znázorňuje následující graf, založený na dvouletých klouzavých průměrech.



Obr. 13: Předpokládaný a skutečný vývoj ekvivalentu závažnosti nehod na silnicích I. třídy

Podrobný **rozběr druhů nehod na silnicích I. třídy** je uveden v Příloze 1. Z tohoto rozboru dopravních nehod vyplynulo, že v intravilánu je způsobeno méně závažných následků než v extravilánu a z dlouhodobého pohledu, v porovnání s výchozím rokem 2009, klesají závažné následky v intravilánu rychleji.

Dominujícím druhem nehody v intravilánu jsou srážky s chodcem a jedoucím nekolejovým vozidlem. Srážky s chodcem se nejčastěji v intravilánu stávají mimo křižovatku a za snížené viditelnosti

V extravilánu došlo ke snížení závažných následků u chodců, což může být způsobeno zavedením povinných reflexních prvků, nicméně stále se jedná o třetí nejčastější příčinu závažných následků U chodců v extravilánu (stejně jako v intravilánu) k nehodám nejčastěji dochází mimo křižovatky a za snížené viditelnosti. Druhým nejčastějším druhem nehody je srážka s pevnou překážkou (16 %) a více jak polovina z nich je se stromem. Avšak naprosto dominující je v extravilánu srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem (71 %). Z hlediska příčin těchto nehod se jedná z poloviny o nesprávný způsob jízdy, nepřiměřenou rychlost (19 %) a nedání přednosti v jízdě (20 %), což jsou všechno příčiny, kterých se lze vyvarovat ohleduplným chováním řidičů vůči sobě.

1.5.3 Silnice II. a III. třídy

Silnice II. a III. třídy celkem

Silnice II. a III. třídy jsou ve správě krajů. Ke konci roku 2009 bylo v ČR v provozu celkem 48 791 km silnic II. a III. třídy. V roce 2016 jejich délka poklesla na 48 717 km. Tyto silnice tvoří 87,4 % z celkové délky silniční sítě. Z toho bylo 14 587 km silnic II. třídy a 34 130 km silnic III. třídy.

Silnice II. a III. třídy souhrnně přenášely v roce 2016 42,2 % z celkového dopravního výkonu. Souhrnně na nich v témže roce připadlo 9,5 usmrcených osob a 45,4 těžce zraněných osob na 1 mld. ujetých vozokm. Z toho na silnicích II. třídy připadlo 8,9 usmrcených osob a 42,7 těžce zraněných osob na 1 mld. ujetých vozokm. Na silnicích III. třídy připadlo 10,6 usmrcených osob a 49,7 těžce zraněných osob na 1 mld. ujetých vozokm. Silnice III. třídy jsou z hlediska dopravního výkonu stále **nejnebezpečnější částí silniční sítě**.

Souhrnný pohled na vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na silnicích II. a III. třídy poskytuje následující Tab. 14.

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	349	273	234	285	267	213	0,80	195	1,09	140
těžce zraněno	1601	1306	1098	1139	1008	1014	1,01	1157	0,88	961
ekvivalent závažnosti nehod	749	600	509	570	519	467	0,90	484	0,96	380

Tab. 14: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na silnicích II. a III. třídy

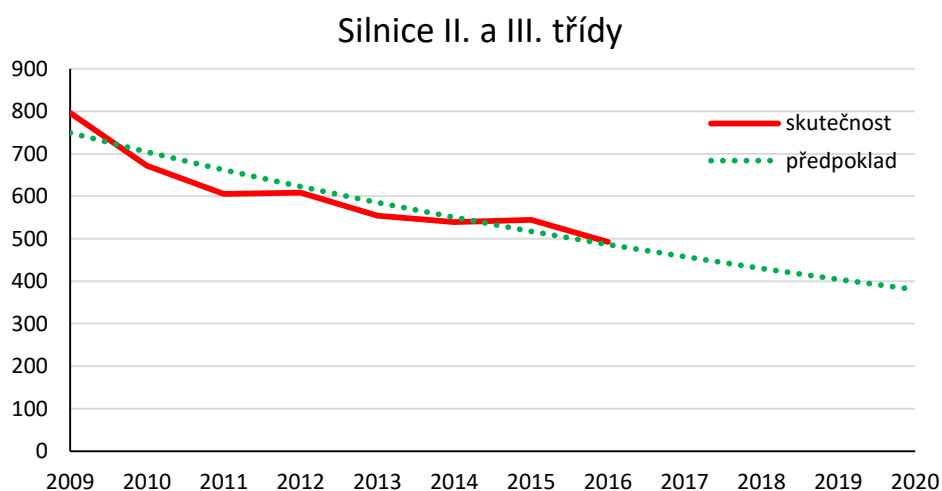
Především je nutno konstatovat **celkové zlepšení situace v roce 2016 oproti roku 2015**, kterou demonstruje hodnota **ekvivalentu závažnosti nehod**, která je **nižší než stanovený předpoklad**. Počet usmrcených klesl o 54 osob a počet těžce zraněných naopak stoupl o 6 osob. Přesto i u těžce zraněných je dosaženo lepších než předpokládaných výsledků.

Oproti roku 2009 poklesl

- počet usmrcených o 39 % (celostátně celá síť o 34,5 %),
- počet těžce zraněných o 37,0 % (celostátně celá síť o 27,0 %),
- ekvivalent závažnosti nehod o 37,7 % (celostátně celá síť o 30,7 %).

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

Reálný vývoj následků nehodovosti ve srovnání s předpokládanými hodnotami na základě NSBSP znázorňuje následující graf, založený na dvouletých klouzavých průměrech.



Obr. 14: Předpokládaný a skutečný vývoj ekvivalentu závažnosti nehod na silnicích II. a III. třídy

Podrobný rozbor nehod souhrnně na silnicích II. a III. tříd je uveden v Příloze 2. Z porovnání ekvivalentu závažnosti nehod vyplynulo, že na silnicích II. tříd dochází k závažnějším následkům než na silnicích III. tříd. Na silnicích II. tříd se na nich cca z 30 % podílejí intravilánové úseky, u silnic III. tříd je tento podíl téměř 40 %.

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

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

Konkrétní vývoj na komunikacích se v jednotlivých krajích výrazně liší a je dokumentován v následujících částech. V grafickém porovnání skutečnosti a předpokládaného vývoje je použito pro větší názornost klouzavého průměru dvou za sebou následujících let, což lépe demonstruje trend vývoje bez ostrých výkyvů změn v jednotlivých letech.

Středočeský kraj

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	67	53	47	61	45	47	1,04	37	1,27	27
těžce zraněno	331	236	211	235	190	214	1,13	239	0,90	199
ekvivalent závažnosti nehod	150	112	100	120	93	101	1,09	97	1,04	77

Tab. 15: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na silnicích II. a III. třídy ve Středočeském kraji

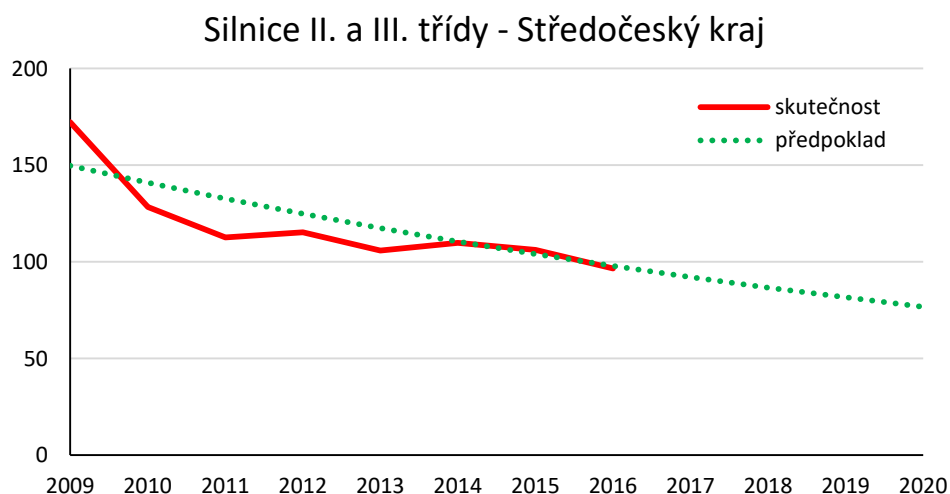
Ve Středočeském kraji došlo v roce 2016 k **nárůstu v obou kategoriích** závažných následků, což je po slibném roce 2015 zklamáním. Nicméně kategorie těžce zraněných dosahuje i přes nepříznivý vývoj stanoveného předpokladu. **Ekvivalent závažnosti nehod** se tak zvýšil a dostal se **na úroveň roku 2013**.

V porovnání s rokem 2009 ve Středočeském kraji:

- klesl počet usmrcených o 29,9 % (celostátně celá síť o 34,5 %),
- klesl počet těžce zraněných o 35,3 % (celostátně celá síť o 27,0 %),
- klesl ekvivalent závažnosti nehod o 32,9 % (celostátně celá síť o 30,7 %).

Souhrnně tedy došlo na silnicích II. třídy a III. třídy v Středočeském kraji z hlediska celkového ekvivalentu závažnosti nehod k **nepatrně lepšímu vývoji než v celostátním průměru, alarmující je však nedostatečná redukce počtu usmrcených**.

Reálný vývoj následků nehodovosti ve srovnání s předpokládanými hodnotami na základě NSBSP znázorňuje následující graf, založený na dvouletých klouzavých průměrech.



Obr. 15: Předpokládaný a skutečný vývoj ekvivalentu závažnosti nehod na silnicích II. a III. třídy ve Středočeském kraji

Rozbor následků nehod dle druhu nehod a jejich lokalizace je dokumentován v Příloze 2A.

Jihočeský kraj

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	33	31	30	26	27	18	0,67	18	1,00	13
těžce zraněno	126	124	82	112	87	103	1,18	91	1,13	76
ekvivalent závažnosti nehod	65	62	51	54	49	44	0,90	41	1,07	32

Tab. 16: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na silnicích II. a III. třídy v Jihočeském kraji

V Jihočeském kraji došlo v roce 2016 k výraznému **poklesu** v počtu **usmrcených** a tak **k dosažení stanoveného předpokladu**. Oproti tomu v kategorii těžce zraněných došlo k nárůstu o 18 %. Ekvivalent závažnosti tak poklesl pouze částečně a spolu s kategorií těžce zraněných **zaostává za stanoveným předpokladem**.

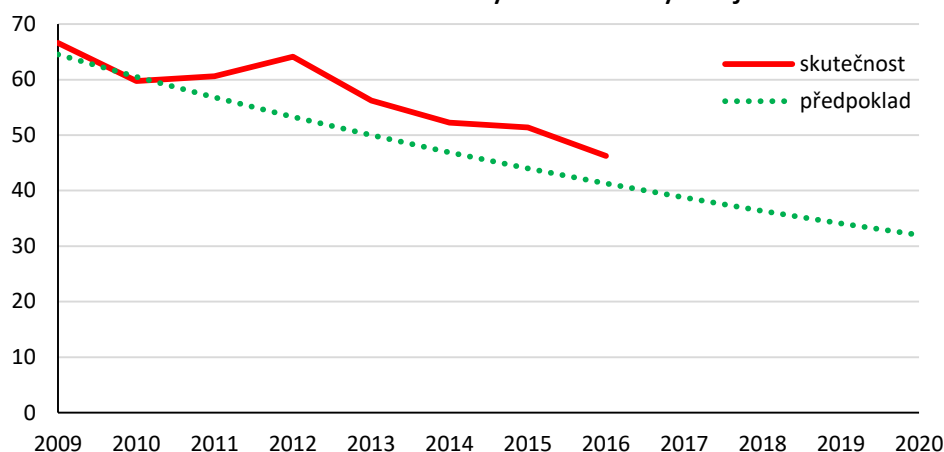
V porovnání s rokem 2009 v Jihočeském kraji:

- klesl počet usmrcených o 45,5 % (celostátně celá síť o 34,5 %),
- klesl počet těžce zraněných o 18,2 % (celostátně celá síť o 27,0 %),
- klesl ekvivalent závažnosti nehod o 32,3 % (celostátně celá síť o 30,7 %).

Souhrnně lze (dle vývoje ekvivalentu závažnosti nehod) konstatovat, že celkově na silnicích II. třídy a III. třídy v Jihočeském kraji došlo k mírně pozitivnímu vývoji, který je z hlediska celkové závažnosti **lepší než celostátní průměr**, ale **zaostává za stanoveným předpokladem**. Významně k tomu přispěl výrazný pokles počtu usmrcených v roce 2016, je však otázkou nakolik lze takovou změnu očekávat i v dalších letech. Zajímavým úkazem je střídání nárůstu a poklesu počtu usmrcených oproti počtu těžce zraněných.

Reálný vývoj následků nehodovosti ve srovnání s předpokládanými hodnotami na základě NSBSP znázorňuje následující graf, založený na dvouletých klouzavých průměrech.

Silnice II. a III. třídy - Jihočeský kraj



Obr. 16: Předpokládaný a skutečný vývoj ekvivalentu závažnosti nehod na silnicích II. a III. třídy v Jihočeském kraji

Rozbor následků nehod dle druhu nehod a jejich lokalizace je dokumentován v Příloze 2B.

Plzeňský kraj

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	33	17	18	17	15	15	1,00	18	0,83	13
těžce zraněno	75	66	41	34	34	30	0,88	54	0,56	45
ekvivalent závažnosti nehod	52	34	28	26	24	23	0,96	32	0,71	24

Tab. 17: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na silnicích II. a III. třídy v Plzeňském kraji

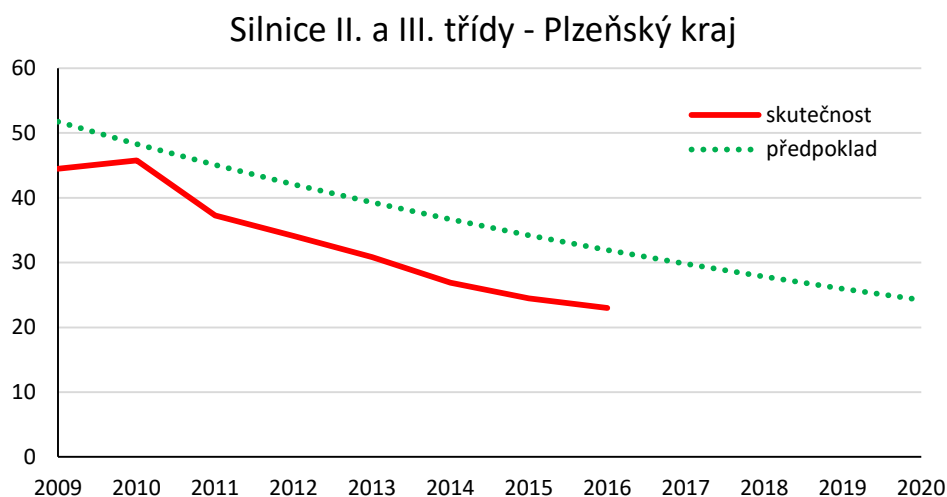
V Plzeňském kraji v roce 2016 zůstal počet usmrcených na stejné hodnotě jako v roce 2015, nicméně i přesto je **počet usmrcených nižší** než stanovený předpoklad o 3 osoby. U těžkých zraněných došlo k mírnému poklesu a stejné platí i o ekvivalentu závažnosti nehod. Dobrou zprávou pro Plzeňský kraj je, že ve všech kategoriích splňuje stanovený předpoklad pro rok 2016. Díky skutečnosti, že počet těžce zraněných tento předpoklad splňuje o více než 20 osob je ekvivalent závažnosti nehod (společně s kategorií těžce zraněných) dokonce **nižší než stanovený předpoklad pro rok 2020!**

V porovnání s rokem 2009 v Plzeňském kraji:

- klesl počet usmrcených o 54,6 % (celostátně celá síť o 34,5 %),
- klesl počet těžce zraněných o 60 % (celostátně celá síť o 27,0 %),
- klesl ekvivalent závažnosti nehod o 55,8 % (celostátně celá síť o 30,7 %).

Souhrnně tedy došlo na silnicích II. třídy a III. třídy v Plzeňském kraji k **mimořádně úspěšnému vývoji**, který významně přesahuje celostátní průměr.

Reálný vývoj následků nehodovosti ve srovnání s předpokládanými hodnotami na základě NSBSP znázorňuje následující graf, založený na dvouletých klouzavých průměrech.



Obr. 17: Předpokládaný a skutečný vývoj ekvivalentu závažnosti nehod na silnicích II. a III. třídy v Plzeňském kraji

Rozbor následků nehod dle druhu nehod a jejich lokalizace je dokumentován v Příloze 2C.

Karlovarský kraj

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	12	5	2	6	7	6	0,86	7	0,86	5
těžce zraněno	59	43	33	31	24	28	1,17	43	0,65	35
ekvivalent závažnosti nehod	27	16	10	14	13	13	1,00	18	0,73	14

Tab. 18: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na silnicích II. a III. třídy v Karlovarském kraji

V Karlovarském kraji došlo v roce 2016 k mírnému poklesu počtu usmrcených, který je tak nižší než stanovený předpoklad. U počtu těžce zraněných došlo k nárůstu o 4 osoby, nicméně stále se jedná o výrazně nižší počet, než je stanovený předpoklad. Díky výsledkům v obou kategoriích stagnuje **ekvivalent závažnosti nehod** na **stejně hodnotě**, nicméně je **nižší** (spolu s kategorií těžce zraněných) **než stanovený předpoklad pro rok 2016 a i pro rok 2020!**

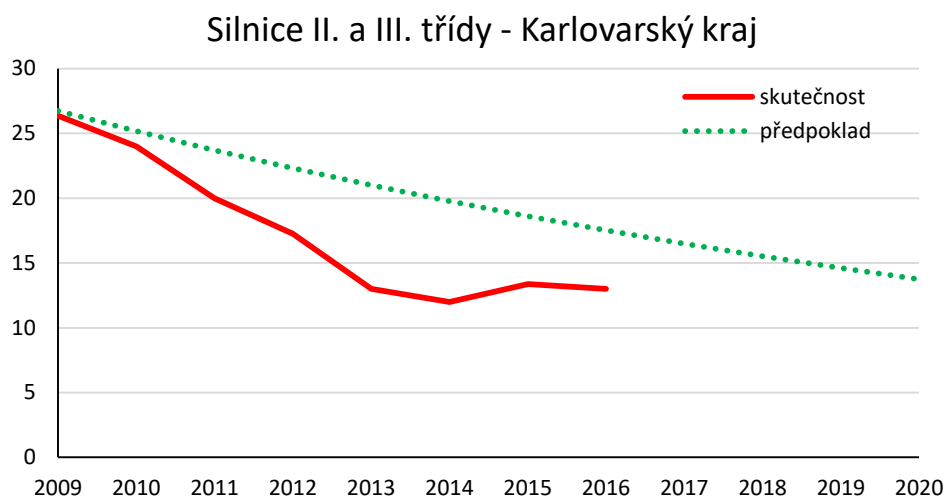
V porovnání s rokem 2009 v Karlovarském kraji:

- klesl počet usmrcených o 50 % (celostátně celá síť o 34,5 %),

- klesl počet těžce zraněných o 52,5 % (celostátně celá síť o 27,0 %),
- klesl ekvivalent závažnosti nehod o 51,9 % (celostátně celá síť o 30,7 %).

Souhrnně je vývoj na silnicích II. třídy a III. třídy v Karlovarském kraji **mimořádně úspěšný** i v porovnání s celostátním průměrem.

Reálný vývoj následků nehodovosti ve srovnání s předpokládanými hodnotami na základě NSBSP znázorňuje následující graf, založený na dvouletých klouzavých průměrech.



Obr. 18: Předpokládaný a skutečný vývoj ekvivalentu závažnosti nehod na silnicích II. a III. třídy v Karlovarském kraji

Rozbor následků nehod dle druhu nehod a jejich lokalizace je dokumentován v Příloze 2D.

Ústecký kraj

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	38	21	14	23	17	16	0,94	21	0,76	15
těžce zraněno	146	80	97	96	97	83	0,86	105	0,79	88
ekvivalent závažnosti nehod	75	41	38	47	41	37	0,89	47	0,78	37

Tab. 19: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na silnicích II. a III. třídy v Ústeckém kraji

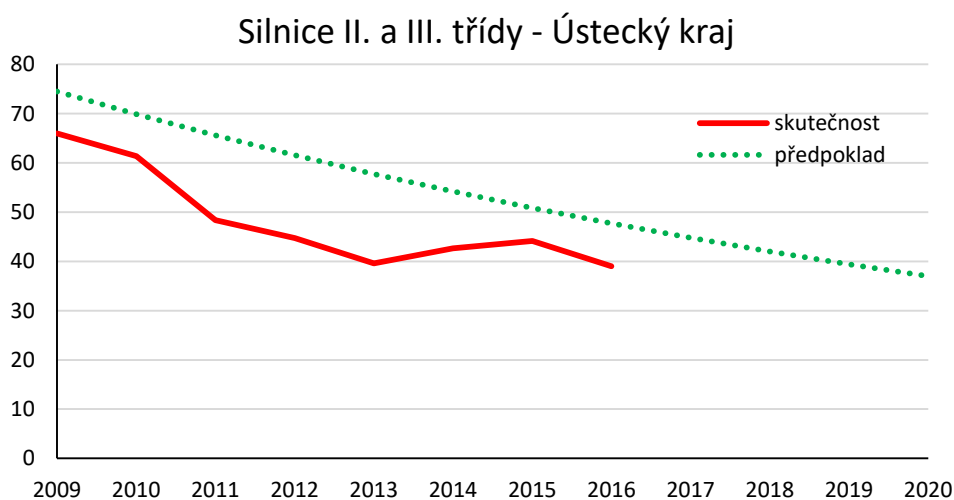
V Ústeckém kraji v roce 2016 došlo ve srovnání s rokem 2015 k poklesu v obou kategoriích závažných následků, při čemž v obou případech jsou výsledky lepší než stanovený předpoklad. Díky **úspěšnému vývoji** se v roce 2016 **ekvivalent závažnosti nehod** dostal dokonce na **úroveň předpokladu pro rok 2020!**

V porovnání s rokem 2009 v Ústeckém kraji:

- klesl počet usmrcených o 57,9 % (celostátně celá síť o 34,5 %),
- klesl počet těžce zraněných o 43,2 % (celostátně celá síť o 27,0 %),
- klesl ekvivalent závažnosti nehod o 50,7 % (celostátně celá síť o 30,7 %).

Souhrnně tedy došlo na silnicích II. třídy a III. třídy v Ústeckém kraji k **mimořádně úspěšnému vývoji** i v porovnání s celostátním průměrem.

Reálný vývoj následků nehodovosti ve srovnání s předpokládanými hodnotami na základě NSBSP znázorňuje následující graf, založený na dvouletých klouzavých průměrech.



Obr. 19: Předpokládaný a skutečný vývoj ekvivalentu závažnosti nehod na silnicích II. a III. třídy v Ústeckém kraji

Rozbor následků nehod dle druhu nehod a jejich lokalizace je dokumentován v Příloze 2E.

Liberecký kraj

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	12	14	4	14	8	7	0,88	7	1,00	5
těžce zraněno	63	56	42	46	47	33	0,70	46	0,72	38
ekvivalent závažnosti nehod	28	28	15	26	20	15	0,77	19	0,82	15

Tab. 20: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na silnicích II. a III. třídy v Libereckém kraji

V Libereckém kraji v roce 2016 došlo ve srovnání s rokem 2015 k poklesu v obou kategoriích závažných následků, při čemž v obou případech výsledky **naplňují stanovený předpoklad**, v kategorii těžce zraněných je tento předpoklad významně překonán (dokonce i pro rok 2020). Meziroční pokles v kategorii těžce zraněných byl

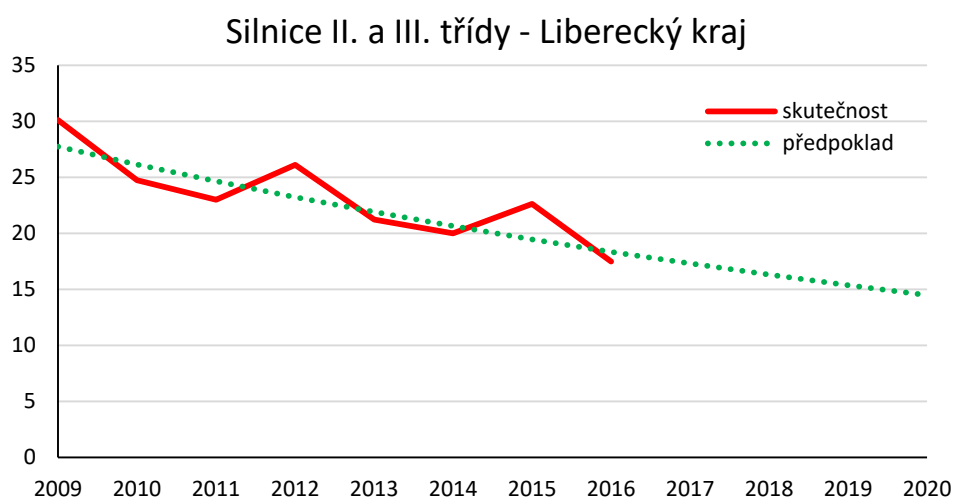
dokonce o 29,8 %. Díky **úspěšnému vývoji** se tak v roce 2016 **ekvivalent závažnosti nehod** dostal dokonce na **úroveň předpokladu pro rok 2020!**

V porovnání s rokem 2009 v Libereckém kraji:

- klesl počet usmrčených o 41,7 % (celostátně celá síť o 34,5 %),
- klesl počet těžce zraněných o 47,6 % (celostátně celá síť o 27,0 %),
- klesl ekvivalent závažnosti nehod o 46,4 % (celostátně celá síť o 30,7 %).

Souhrnně tedy došlo na silnicích II. třídy a III. třídy v Libereckém kraji k **mimořádně úspěšnému vývoji** i v porovnání s celostátním průměrem.

Reálný vývoj následků nehodovosti ve srovnání s předpokládanými hodnotami na základě NSBSP znázorňuje následující graf, založený na dvouletých klouzavých průměrech.



Obr. 20: Předpokládaný a skutečný vývoj ekvivalentu závažnosti nehod na silnicích II. a III. třídy v Libereckém kraji

Rozbor následků nehod dle druhu nehod a jejich lokalizace je dokumentován v Příloze 2F.

Královéhradecký kraj

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrčeno do 24 h	20	21	12	18	8	15	1,88	11	1,36	8
těžce zraněno	104	69	52	70	44	75	1,70	75	1,00	62
ekvivalent závažnosti nehod	46	38	25	36	19	34	1,78	30	1,13	24

Tab. 21: Vývoj celkového počtu usmrčených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na silnicích II. a III. třídy v Královéhradeckém kraji

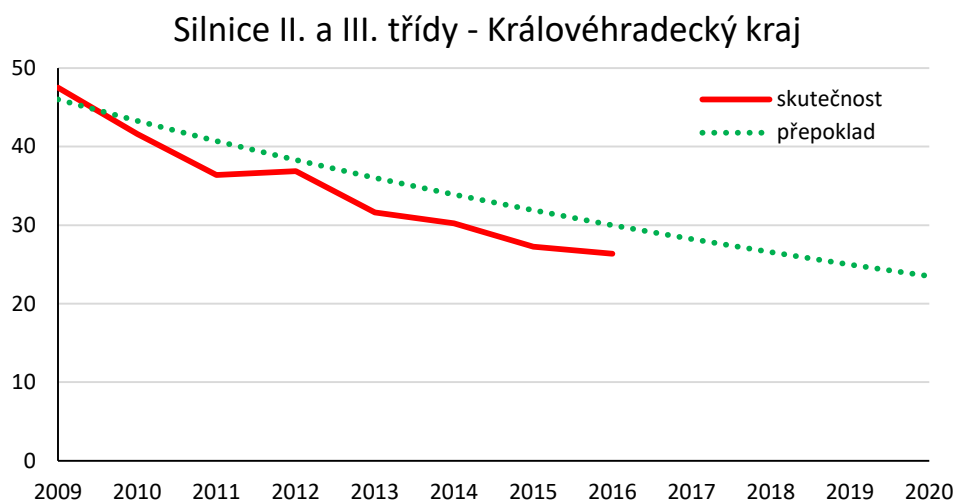
V Královéhradeckém kraji došlo v roce 2016 k **rapidnímu nárůstu počtu usmrcených** o 7 osob (88 %), čímž byla zmařena šance na udržení lepšího trendu než je stanovený předpoklad, za kterým tak tato kategorie zaostává o 4 osoby. **Počet těžce zraněných** rovněž **prudce vzrostl** (70,5 %), v tomto případě ovšem nepřevýšil předpokládanou hodnotu. Nepříznivý vývoj se výrazně projevil také v ekvivalentu závažnosti nehod, který vzrostl o 79 % a převýšil tak předpoklad.

V porovnání s rokem 2009 v Královéhradeckém kraji:

- klesl počet usmrcených o 25 % (celostátně celá síť o 34,5 %),
- klesl počet těžce zraněných o 27,9 % (celostátně celá síť o 27,0 %),
- klesl ekvivalent závažnosti nehod o 26,1 % (celostátně celá síť o 30,7 %).

Při souhrnném dlouhodobém zhodnocení situace na silnicích II. a III. třídy v Královéhradeckém kraji je zřejmé, že **pozitivní vývoj** v letech 2013 a 2015 **byl** spíše **výkyvem**, jelikož ekvivalent závažnosti nehod se v roce 2016 opět přiblížil hladině předchozích let. V porovnání s celostátními průměry patří Královéhradecký kraj k **podprůměrným**.

Reálný vývoj následků nehodovosti ve srovnání s předpokládanými hodnotami na základě NSBSP znázorňuje následující graf, založený na dvouletých klouzavých průměrech.



Obr. 21: Předpokládaný a skutečný vývoj ekvivalentu závažnosti nehod na silnicích II. a III. třídy v Královéhradeckém kraji

Rozbor následků nehod dle druhu nehod a jejich lokalizace je dokumentován v Příloze 2G.

Pardubický kraj

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	18	18	14	16	23	15	0,65	10	1,50	7
těžce zraněno	91	68	71	65	72	61	0,85	66	0,92	55
ekvivalent závažnosti nehod	41	35	32	32	41	30	0,74	27	1,14	21

Tab. 22: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na silnicích II. a III. třídy v Pardubickém kraji

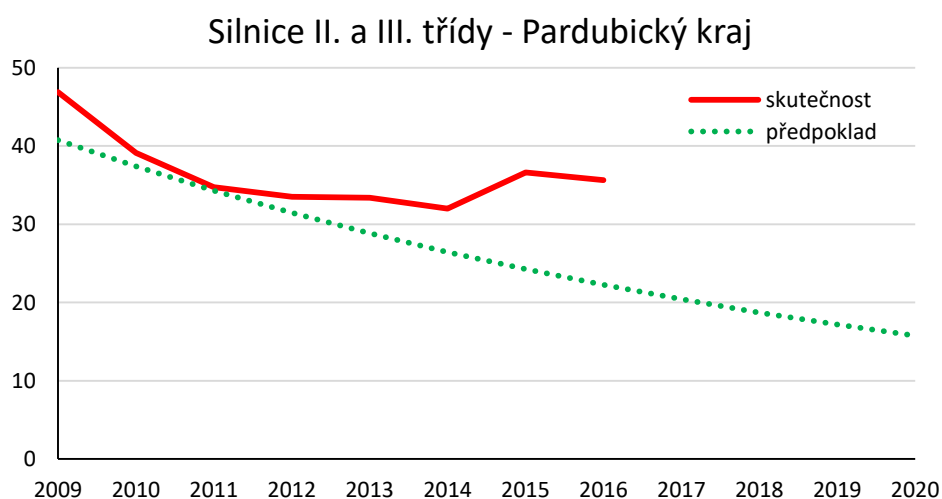
V Pardubickém kraji po nepříznivém vývoji v roce 2015 došlo v roce 2016 k **poklesu v obou kategoriích**. Celkově jsou hodnoty nejlepší za sledované období, čemuž odpovídá i hodnota ekvivalentu závažnosti nehod, která je rovněž nejnižší za sledované období. Nicméně pouze kategorie těžce zraněných splňuje předpokládané hodnoty.

V porovnání s rokem 2009 v Pardubickém kraji:

- klesl počet usmrcených o 16,7 % (celostátně celá síť o 34,5 %),
- klesl počet těžce zraněných o 33 % (celostátně celá síť o 27,0 %),
- klesl ekvivalent závažnosti nehod o 26,9 % (celostátně celá síť o 30,7 %).

Souhrnně tedy došlo na silnicích II. třídy a III. třídy v Pardubickém kraji ke zlepšení situace, které ovšem **nedosahuje na předpokládaný cíl** a z hlediska celkové závažnosti se ve srovnání s celostátním průměrem jedná o **podprůměrný a stagnující vývoj**.

Reálný vývoj následků nehodovosti ve srovnání s předpokládanými hodnotami na základě NSBSP znázorňuje následující graf, založený na dvouletých klouzavých průměrech.



Obr. 22: Předpokládaný a skutečný vývoj ekvivalentu závažnosti nehod na silnicích II. a III. třídy v Pardubickém kraji

Rozbor následků nehod dle druhu nehod a jejich lokalizace je dokumentován v Příloze 2H.

Kraj Vysočina

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	16	20	16	26	25	10	0,40	9	1,11	6
těžce zraněno	106	102	85	87	66	63	0,95	77	0,82	64
ekvivalent závažnosti nehod	43	46	37	48	42	26	0,62	28	0,91	22

Tab. 23: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na silnicích II. a III. třídy v kraji Vysočina

V kraji Vysočina došlo v roce 2016 k velmi významnému poklesu v počtu usmrcených (o 60 %) a k mírnému poklesu v počtu těžce zraněných. Počet těžce zraněných překonal stanovený předpoklad o 14 osob. Zejména díky výraznému snížení v první kategorii poklesl významně i **ekvivalent závažnosti nehod** (38 %), čímž bylo **dosázeno lepšího výsledku, než je předpokládaná hodnota**.

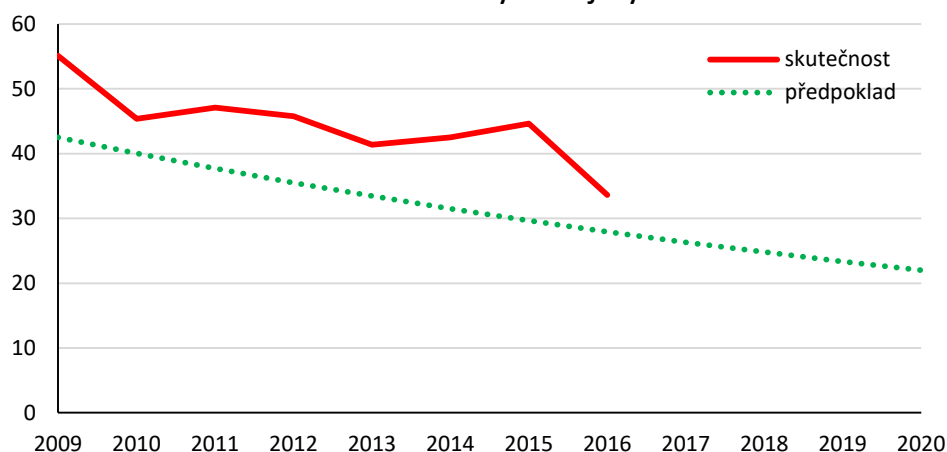
V porovnání s rokem 2009 v kraji Vysočina:

- klesl počet usmrcených o 37,5 % (celostátně celá síť o 34,5 %),
- klesl počet těžce zraněných o 40,6 % (celostátně celá síť o 27,0 %),
- klesl ekvivalent závažnosti nehod o 39,5 % (celostátně celá síť o 30,7 %).

Na silnicích II. třídy a III. třídy v kraji Vysočina tak došlo k **poměrně dobrému vývoji**, nicméně je třeba přihlédnout k tomu, že **rok 2016 je prvním rokem**, kdy počet usmrcených v kraji Vysočina **klesl pod výchozí hodnotu** z roku 2009. Tento vývoj je třeba udržet, aby se prokázalo, že se nejedná o ojedinělý výkyv. Z hlediska celostátního srovnání je **vývoj nadprůměrný**.

Reálný vývoj následků nehodovosti ve srovnání s předpokládanými hodnotami na základě NSBSP znázorňuje následující graf, založený na dvouletých klouzavých průměrech.

Silnice II. a III. třídy - kraj Vysočina



Obr. 23: Předpokládaný a skutečný vývoj ekvivalentu závažnosti nehod na silnicích II. a III. třídy v kraji Vysočina

Rozbor následků nehod dle druhu nehod a jejich lokalizace je dokumentován v Příloze 2I.

Jihomoravský kraj

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	33	21	25	33	31	22	0,71	18	1,22	13
těžce zraněno	127	152	105	120	112	96	0,86	92	1,04	76
ekvivalent závažnosti nehod	65	59	51	63	59	46	0,78	41	1,12	32

Tab. 24: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na silnicích II. a III. třídy v Jihomoravském kraji

V Jihomoravském kraji došlo v roce 2016 ve srovnání s rokem 2015 k **poklesu v obou kategoriích závažných následků**. Všechny hodnoty (včetně ekvivalentu závažnosti nehod) se **přibližují stanovenému předpokladu**, nicméně jej nenaplnují.

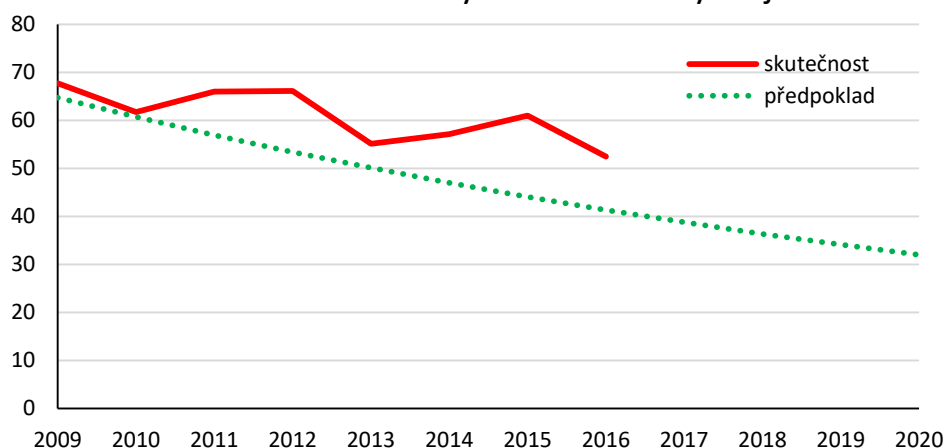
V porovnání s rokem 2009 v Jihomoravském kraji:

- klesl počet usmrcených o 33,3 % (celostátně celá síť o 34,5 %),
- klesl počet těžce zraněných o 24,4 % (celostátně celá síť o 27,0 %),
- klesl ekvivalent závažnosti nehod o 29,2 % (celostátně celá síť o 30,7 %).

Souhrnně z hlediska celostátního porovnání došlo na silnicích II. třídy a III. třídy v Jihomoravském kraji k mírně **podprůměrnému** vývoji.

Reálný vývoj následků nehodovosti ve srovnání s předpokládanými hodnotami na základě NSBSP znázorňuje následující graf, založený na dvouletých klouzavých průměrech.

Silnice II. a III. třídy - Jihomoravský kraj



Obr. 24: Předpokládaný a skutečný vývoj ekvivalentu závažnosti nehod na silnicích II. a III. třídy v Jihomoravském kraji

Rozbor následků nehod dle druhu nehod a jejich lokalizace je dokumentován v Příloze 2J.

Olomoucký kraj

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	20	20	14	13	27	12	0,44	11	1,09	8
těžce zraněno	137	92	90	76	52	76	1,46	99	0,77	82
ekvivalent závažnosti nehod	54	43	37	32	40	31	0,78	36	0,87	29

Tab. 25: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na silnicích II. a III. třídy v Olomouckém kraji

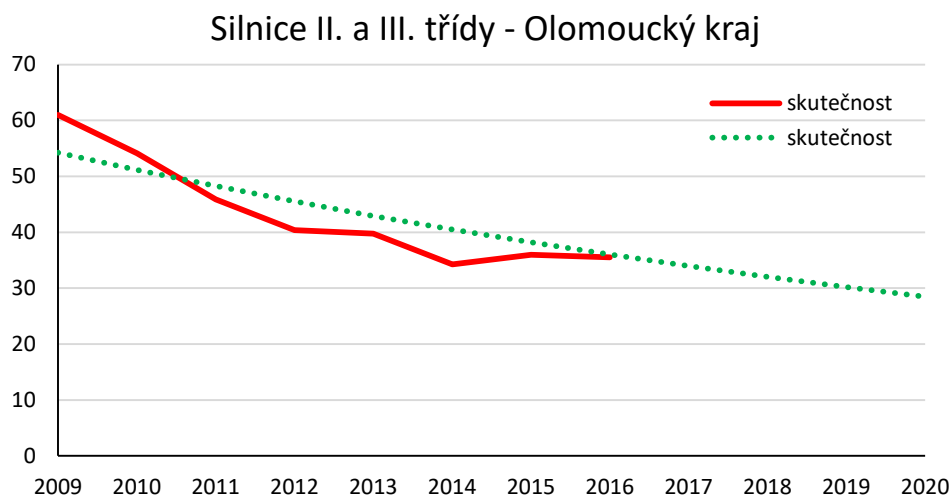
V Olomouckém kraji v roce 2016 ve srovnání s rokem 2015 došlo u usmrcených k poklesu o více než o polovinu, avšak počet těžce zraněných se zvýšil. Lze vysledovat, že hodnoty se v podstatě vrátili na úroveň roku 2014, čemuž odpovídá i ekvivalent závažnosti nehod, který ovšem naplňuje (společně s kategorií těžce zraněných) stanovený předpoklad.

V porovnání s rokem 2009 v Olomouckém kraji:

- klesl počet usmrcených o 40 % (celostátně celá síť o 34,5 %),
- klesl počet těžce zraněných o 44,5 % (celostátně celá síť o 27,0 %),
- klesl ekvivalent závažnosti nehod o 42,6 % (celostátně celá síť o 30,7 %).

Souhrnně tedy došlo na silnicích II. třídy a III. třídy v Olomouckém kraji při srovnání s celostátním průměrem k nadprůměrně příznivému vývoji.

Reálný vývoj následků nehodovosti ve srovnání s předpokládanými hodnotami na základě NSBSP znázorňuje následující graf, založený na dvouletých klouzavých průměrech.



Obr. 25: Předpokládaný a skutečný vývoj ekvivalentu závažnosti nehod na silnicích II. a III. třídy v Olomouckém kraji

Rozbor následků nehod dle druhu nehod a jejich lokalizace je dokumentován v Příloze 2K.

Zlínský kraj

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	21	15	21	17	20	14	0,70	12	1,17	8
těžce zraněno	128	103	90	84	85	83	0,98	92	0,90	77
ekvivalent závažnosti nehod	53	41	44	38	41	35	0,84	35	0,99	27

Tab. 26: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na silnicích II. a III. třídy ve Zlínském kraji

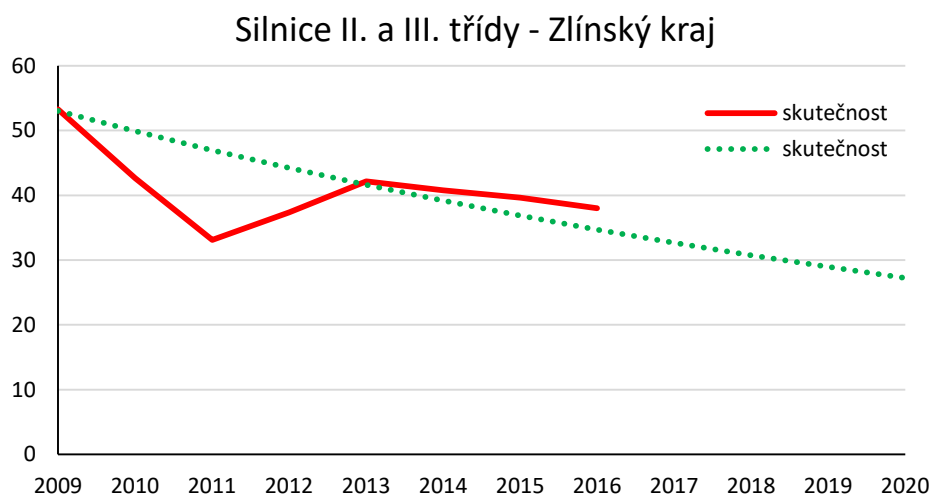
Ve Zlínském kraji v roce 2016 ve srovnání s rokem 2015 došlo k **poklesu v obou kategoriích**, což se projevilo na hodnotě **ekvivalentu závažnosti nehod**, který **dosáhl stanoveného předpokladu**. Kategorie těžce zraněných klesla pouze nepatrně, nicméně stále splňuje stanovený předpoklad.

V porovnání s rokem 2009 ve Zlínském kraji:

- klesl počet usmrcených o 33,3 % (celostátně celá síť o 34,5 %),
- klesl počet těžce zraněných o 35,1 % (celostátně celá síť o 27,0 %),
- klesl ekvivalent závažnosti nehod o 34 % (celostátně celá síť o 30,7 %).

Souhrnně tedy ve srovnání s celostátním průměrem došlo na silnicích II. třídy a III. třídy v Zlínském kraji k **prakticky srovnatelnému vývoji**.

Reálný vývoj následků nehodovosti ve srovnání s předpokládanými hodnotami na základě NSBSP znázorňuje následující graf, založený na dvouletých klouzavých průměrech.



Obr. 26: Předpokládaný a skutečný vývoj ekvivalentu závažnosti nehod na silnicích II. a III. třídy ve Zlínském kraji

Rozbor následků nehod dle druhu nehod a jejich lokalizace je dokumentován v Příloze 2L.

Moravskoslezský kraj

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	26	17	17	15	14	16	1,14	15	1,07	10
těžce zraněno	108	115	99	83	98	69	0,70	78	0,88	65
ekvivalent závažnosti nehod	53	46	42	36	39	33	0,86	35	0,96	26

Tab. 27: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na silnicích II. a III. třídy v Moravskoslezském kraji

V Moravskoslezském kraji v roce 2016 ve srovnání s rokem 2015 došlo k **nepatrnému nárůstu** v kategorii **usmrcených**, čímž došlo k převýšení stanoveného předpokladu o 1 osobu. V kategorii těžce zraněných došlo k výraznému poklesu (29,6 %) a tato kategorie naplnila stanovený předpoklad. Díky výraznému poklesu v druhé kategorii **dosáhl stanoveného předpokladu i ekvivalent závažnosti nehod**.

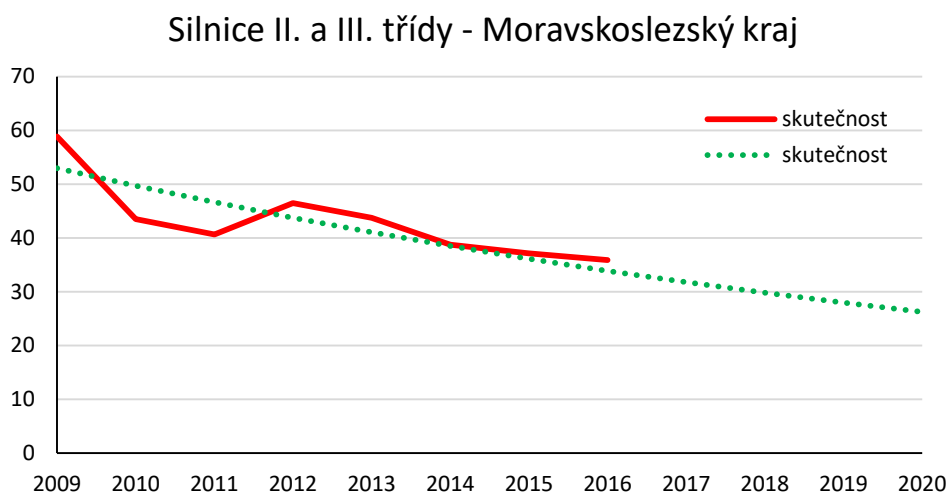
V porovnání s rokem 2009 v Moravskoslezském kraji:

- klesl počet usmrcených o 38,4 % (celostátně celá síť o 34,5 %),

- klesl počet těžce zraněných o 36,1 % (celostátně celá síť o 27,0 %),
- klesl ekvivalent závažnosti nehod o 37,7 % (celostátně celá síť o 30,7 %).

Souhrnně tedy při srovnání s celostátním průměrem došlo na silnicích II. třídy a III. třídy v Moravskoslezském kraji k **nadprůměrnému vývoji**.

Reálný vývoj následků nehodovosti ve srovnání s předpokládanými hodnotami na základě NSBSP znázorňuje následující graf, založený na dvouletých klouzavých průměrech.



Obr. 27: Předpokládaný a skutečný vývoj ekvivalentu závažnosti nehod na silnicích II. a III. třídy v Moravskoslezském kraji

Rozbor následků nehod dle druhu nehod a jejich lokalizace je dokumentován v Příloze 2M.

KOMENTÁŘ

Souhrnně na silnicích II. a III. třídy došlo k celkovému zlepšení situace v roce 2016 oproti roku 2015 u kategorie usmrcených (pokles o 54 osob). V kategorii těžce zraněných došlo k mírnému nárůstu (o 6 osob). Přesto ekvivalent závažnosti demonstruje pozitivní vývoj situace a dosahuje lepšího než předpokládaného výsledku.

Při porovnání s celostátním průměrem za roky 2009 - 2016 jsou na těchto komunikacích výsledky pozitivní u všech tří ukazatelů. Oproti roku 2009 poklesl počet usmrcených o 39 %, počet těžce zraněných o 37,0 % a ekvivalent závažnosti nehod o 37,7 %.

Vytyčený předpoklad byl dosažen v kategorii těžce zraněných a v celkové hodnotě ekvivalentu závažnosti nehod.

Při porovnání celostátního průměru na silnicích II. a III. tříd za roky 2009-2016 s průměrem v jednotlivých krajích dosahují nadprůměrných výsledků:

- **Plzeňský kraj (o 18 % lepší než celostátní průměr)**
- **Karlovarský kraj (o 14,2 % lepší než celostátní průměr)**
- **Ústecký kraj (o 13 % lepší než celostátní průměr)**
- **Liberecký kraj (o 8,3 % lepší než celostátní průměr)**
- **Olomoucký kraj (o 5,1 % lepší než celostátní průměr)**
- **Vysočina (o 1,8 % lepší než celostátní průměr)**
- **Moravskoslezský kraj (roven celostátnímu průměru)**

Naopak podprůměrný vývoj z hlediska celkového ekvivalentu závažnosti nehod vykazují kraje:

- **Královéhradecký (o 11,6 % horší než celostátní průměr),**
- **Pardubický (o 10,8 % horší než celostátní průměr),**
- **Jihomoravský (o 8,5 % horší než celostátní průměr),**
- **Jihočeský (o 5,4 % horší než celostátní průměr),**
- **Středočeský (o 5 % horší než celostátní průměr),**
- **Zlínský (o 3,7 % horší než celostátní průměr).**

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

Obr. 28: Souhrnný přehled naplnění předpokladů strategických cílů – snížení počtu usmrcených a těžce zraněných osob (rok 2016 skutečnost/předpoklad)
Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Legenda:



více než stanovený cíl



splněno (s tolerancí 3 %)



méně než stanovený cíl



výrazně vyšší/nížší (o 10 % a více)

1.5.4 Místní komunikace

Místní komunikace jsou v odpovědnosti obcí. Celková délka sítě místních komunikací není přesně známa. Podle odborného odhadu je o téměř 20 tis. km delší, než síť komunikací vyšších tříd (dálnic, I., II. a III. třídy), tj. asi 75 tis. km. Dopravní zatížení motorovou dopravou je podstatně nižší, ale k jejímu přesnějšímu stanovení nejsou dostupné podklady. Místní komunikace však hrají klíčovou roli pro dopravu místního významu, která je tvořena nezanedbatelným podílem nemotorové dopravy. Vzhledem k nedostupnosti podrobnějších údajů charakterizujících jejich stavební uspořádání a provozní podmínky jsou posuzovány v celkovém souhrnu jako jedna kategorie, stav v jednotlivých obcích se bude pochopitelně výrazně lišit.

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	121	106	99	96	99	89	0,90	68	1,31	48
těžce zraněno	910	894	871	818	757	805	1,06	657	1,23	546
ekvivalent závažnosti nehod	349	330	317	301	288	290	1,01	232	1,25	185

Tab. 28: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na místních komunikacích

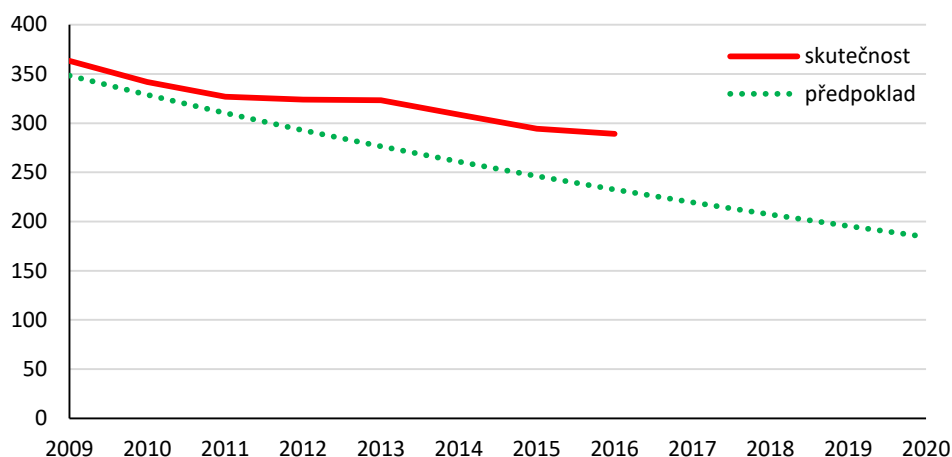
Na místních komunikacích v roce 2016 došlo k poklesu počtu usmrcených o 10 osob oproti roku 2015. Oproti roku 2009 jejich počet poklesl o 26,5 % (celostátně došlo k poklesu o 34,5 %).

Počet těžce zraněných ale naopak narostl o 48 osob – o 6,3 % (celostátně došlo k nárůstu o 1,6 %). Při porovnání s výchozím rokem 2009 poklesl o 11,5 %, což je výrazně horší než celostátní pokles (- 27 %).

Tento vývoj se přirozeně odráží i v ukazateli závažnosti nehod, který se meziročně mírně zvýšil a ve srovnání s rokem 2009 poklesl o 16,9 % a je tedy horší než celostátní průměr (30,7 %).

Reálný vývoj následků nehodovosti ve srovnání s předpokládanými hodnotami na základě NSBSP znázorňuje následující graf, založený na dvouletých klouzavých průměrech.

Místní komunikace



Obr. 29: Předpokládaný a skutečný vývoj ekvivalentu závažnosti nehod na místních komunikacích

KOMENTÁŘ

Souhrnně došlo na místních komunikacích k horšímu vývoji oproti celostátnímu. Na místních komunikacích se nepodařilo naplnit vytýčený předpoklad pro rok 2016 ani v jednom ze sledovaných ukazatelů a opoždění oproti předpokládaným hodnotám dále narůstá.

Podrobný rozbor druhů nehod na místních komunikacích je uveden v Příloze 3. Z tohoto rozboru vyplynulo, že stejně jako v roce 2015, je nejčastější příčinou závažných následků srážka s chodcem (více jak třetina závažných následků), dále srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem (téměř třetina závažných následků) a jako na třetím místě je havárie. Ke srážkám s chodcem dochází zejména mimo křižovatky (téměř tři čtvrtiny těchto srážek) a chování chodce je shledáno ve více jak v polovině případů (58 %) jako správné a přiměřené, tudíž se jedná o chybu řidiče. Z hlediska chyby na straně chodce figuruje nejčastěji náhlé vstoupení do vozovky z chodníku a špatný odhad rychlosti či vzdálenosti vozidla. Tyto dva druhy ovšem tvoří dohromady necelých 30 % závažných následků.

Ke srážkám s jedoucím nekolejovým vozidlem dochází častěji na křižovatkách a tento podíl se každoročně zvyšuje. Příčinou nehody je ve většině nedání přednosti a dále nesprávný způsob jízdy. Zejména nedání přednosti demonstruje neohleduplné chování řidičů na místních komunikacích. K nehodám dochází v naprosté většině za neztížených povětrnostních a rozhledových podmínek. Nejčastějším druhem překážky při srážce s pevnou překážkou je strom (téměř dvě pětiny závažných následků).

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

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

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	39	25	29	18	24	20	0,83	22	0,91	16
těžce zraněno	345	234	223	198	174	189	1,09	249	0,76	207
ekvivalent závažnosti nehod	125	84	85	68	68	67	1,00	84	0,80	68

Tab. 29: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na komunikacích hl. m. Prahy (bez dálnic, rychlostních a účelových komunikací)

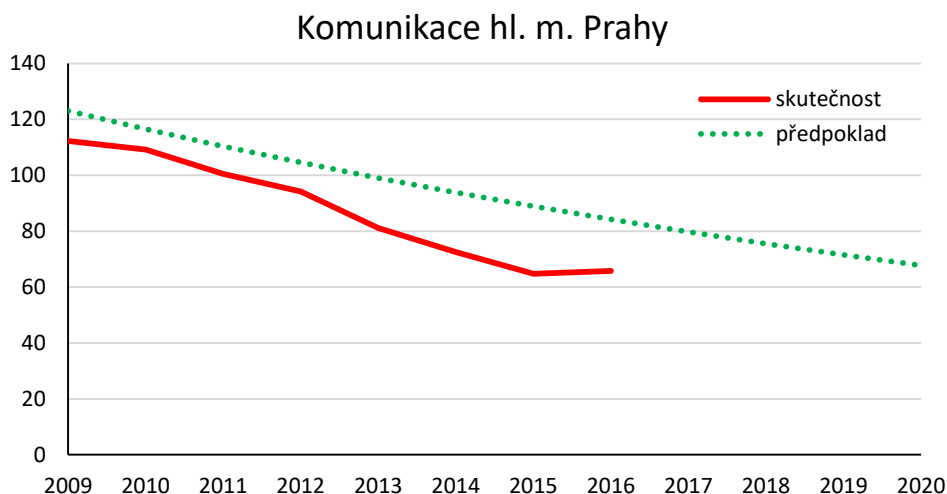
Na komunikacích hl. m. Prahy v roce 2016 ve srovnání s rokem 2015 došlo k **poklesu** v kategorii **usmrcených**, čímž došlo k naplnění stanoveného předpokladu. V kategorii **těžce zraněných** došlo **naopak k nárůstu** o 15 osob. Nicméně i tato kategorie překonává stanovený předpoklad a to dokonce i pro rok 2020. Díky tomuto výraznému překonání stanoveného předpokladu v kategorii těžce zraněných dosahuje i **ekvivalent závažnosti nehod lepších hodnot, než je předpoklad i pro rok 2020.**

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

- klesl počet usmrcených o 48,7 % (celostátně celá síť o 34,5 %),
- klesl počet těžce zraněných o 45,2 % (celostátně celá síť o 27,0 %),
- klesl ekvivalent závažnosti nehod o 46,4 % (celostátně celá síť o 30,7 %).

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

Reálný vývoj následků nehodovosti ve srovnání s předpokládanými hodnotami na základě NSBSP znázorňuje následující graf, založený na dvouletých klouzavých průměrech.



Obr. 30: Předpokládaný a skutečný vývoj ekvivalentu závažnosti nehod na komunikacích hl. m. Prahy

KOMENTÁŘ

Z hlediska závažných následků nehod v loňském roce bylo dosaženo na komunikacích hl. m. Prahy kvalitního výsledku a došlo k naplnění předpokládaného cíle. Počet těžce zraněných osob opět pokračoval v mírném poklesu, ale díky výsledkům předchozích let již překročil cílový stav roku 2020 – pokles o 45,2 %, Tento vývoj se přirozeně odráží i v ukazateli závažnosti nehod, který ve srovnání s rokem 2009 poklesl o 46,4 % a je tedy téměř dvojnásobně lepší než celostátní průměr (pokles o 30,7 %).

Souhrnně je stále vývoj závažných následků nehod na komunikacích hl. m. Prahy ukázkovým příkladem řešení nehodovosti v naší republice.

Podrobný rozbor druhů nehod je uveden v Příloze 4. Z tohoto rozboru vyplynulo, že z poloviny se na všech závažných následcích podílí srážka s chodcem, dále třetinou srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem. Ke srážkám s chodcem dochází častěji mimo křižovatku. Z hlediska chování chodce je hodnoceno jejich chování oproti místním komunikacím správně a přiměřené pouze v jedné třetina. Vstoupení do vozovky z chodníku a jiné nspecifikované chování se dohromady podílí na závažných následcích z poloviny.

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

1.6 Souhrnný komentář k plnění strategických cílů v roce 2016

Stanoveného cíle snížení počtu usmrcených osob pro rok 2016 nebylo dosaženo. Oproti roku 2015 klesl počet usmrcených do 24 h o 115 osob, do 30 dnů o 128 osob. Oproti stanovenému předpokladu pro rok 2016 zemřelo do 24 h o 81 osob více, do 30 dnů o 107 osob více. I přes naprosto výrazný pokles v počtu usmrcených v roce pokračuje zaostávání v dosažení předpokládaného stavu do roku 2020.

U počtu těžce zraněných osob došlo poprvé od roku 2009 (kromě roku 2011) k jejich nárůstu. Oproti roku 2015 se zvýšil počet těžce zraněných osob o 40 osob. Oproti vytýčenému předpokladu je počet těžce zraněných vyšší o 25 osob.

Díky výraznému poklesu počtu usmrcených osob došlo v roce 2015 k poklesu ukazatele závažných následků nehod, který se oproti roku 2015 snížil o 8,1 % a jeho hodnota je oproti předpokládané úrovni o 7,9 % vyšší. Toto jeho použití poukazuje na jeho užitečnost z hlediska souhrnného a objektivního posouzení celkového vývoje.

Při stanovení strategických cílů se předpokládal průměrný roční pokles usmrcených o 5,5 % a počtu těžce zraněných osob o 3,6 %. Těchto výsledků nebylo u počtu těžce zraněných tento rok dosaženo. I přes částečně pozitivní vývoj stále platí ohrožení naplnění strategických cílů stanovených pro rok 2020.

OPROTI STANOVENÝM PŘEDPOKLADŮM REALIZACE NSBSP NA NAŠICH SILNICÍCH V LETECH 2012–2016 ZEMŘELO O 336 OSOB VÍCE.

Z hlediska mezinárodního porovnání se úroveň nehodovosti v České republice v roce 2016 příliš nezlepšila. V porovnání zemí EU se dostala na 19. místo a s počtem 58 usmrcených osob na 1 mil. obyvatel překračovala stále o 18 % průměr států EU. V roce 2009 byla ČR na 18. místě a s počtem 86 usmrcených osob na 1 mil. obyvatel překračovala o 23 % průměr států EU, v roce 2015 se propadla až na 21. místo a překračoval o 36 % průměr zemí EU. Ačkoliv se ČR v roce 2016 dostala před Maďarsko a Slovinsko, nepodařilo se jí předstihnout Portugalsko, Kypr a Belgie, jejichž pozice byla v roce 2015 jen o málo lepší.

Celkově se postavení v úrovni nehodovosti v České republice v porovnání s ostatními státy EU postupně od roku 2001 zhoršuje a příliš na tomto trendu nezměnila ani realizace pátého roku NSBSP. ČR patří již na hranici poslední čtvrtiny z 28 států EU podle úrovně bezpečnosti silničního provozu.

Při souhrnném zhodnocení dle krajů nejlepšího výsledku dosáhl Karlovarský kraj, za ním následuje kraj Liberecký kraj a Kraj Vysočina. Další příčky patří Plzeňskému

kraji a Ústeckému kraji. Velmi neuspokojivý vývoj vykazují kraj Středočeský, Zlínský a Pardubický.

Z hlediska zhodnocení dle úrovně odpovědnosti ve srovnání s uvedeným celostátním vývojem se vývoj a výsledky roku 2016, obdobně jako v předchozích letech, na jednotlivých druzích komunikací výrazně liší.

DÁLNIČE

Ačkoliv závažné následky kolísají, celkově dle ekvivalentu závažnosti **situace na dálnicích z dlouhodobého pohledu stagnuje a je horší než ve výchozím roce 2009.** I při uvedeném nárůstu délky dálnic i nárůstu dopravního výkonu **nelze považovat** vývoj nehodovosti na dálnicích **za uspokojivý.**

Dominujícím druhem nehody je dlouhodobě srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem. Tyto srážky jsou způsobeny nejčastěji zezadu, nicméně narůstá i podíl srážek čelních srážek, ke kterému by na tomto typu pozemních komunikací mělo docházet minimálně. Těchto srážek se stává nejvíce za neztížených povětrnostních podmínek. Alarmující je i počet závažných následků zapříčiněný srážkou s chodcem, což je druh nehody, který je zejména na dálnici fatální.

SILNICE I. TŘÍDY

Poslední vývoj závažných následků na silnicích I. tříd se díky poklesu počtu usmrčených i těžce zraněných jeví jako pozitivní a ekvivalent závažnosti nehod dosáhl nejnižší hodnoty za sledované období. Nicméně všechny ukazatele zaostávají za stanoveným předpokladem pro rok 2016, proto je třeba ho označit jako nedostatečný.

V intravilánu dochází k menšímu počtu závažných následků než v extravilánu. V intravilánu i extravilánu je dominantním druhem nehody srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem a příčiny jsou zejména v nedodržování pravidel silničního provozu a v neohleduplném chování řidičů. V intravilánu jsou navíc závažným problémem srážky s chodcem. V extravilánu se závažné následky způsobené tímto typem srážek podařilo snížit, což může být způsobeno i zavedením zákonné povinnosti nosit reflexní prvky.

SILNICE II. A III. TŘÍDY

Souhrnně na silnicích II. a III. třídy došlo k celkovému zlepšení situace v roce 2016 oproti roku 2015 u kategorie usmrčených (pokles o 54 osob). V kategorii těžce zraněných došlo k mírnému nárůstu (o 6 osob). Přesto ekvivalent závažnosti demonstruje pozitivní vývoj situace, když je dosaženo lepšího než předpokládaného výsledku.

Při porovnání s celostátním průměrem za roky 2009 - 2016 jsou na těchto komunikacích výsledky pozitivní u všech tří ukazatelů. Oproti roku 2009 poklesl počet usmrcených o 39 %, počet těžce zraněných o 37,0 % a ekvivalent závažnosti nehod o 37,7 %.

Vytyčený předpoklad byl dosažen v kategorii těžce zraněných a v celkové hodnotě ekvivalentu závažnosti nehod.

Při porovnání vývoje ekvivalentu závažnosti nehod byl nejlepší celkový vývoj zaznamenán v kraji Plzeňském, Karlovarském a Ústeckém.

Naopak ve vývoji zaostávají kraje Královehradecký, Pardubický a Jihomoravský.

MÍSTNÍ KOMUNIKACE

Souhrnně došlo na místních komunikacích k horšímu vývoji oproti celostátnímu. Na místních komunikacích se nepodařilo naplnit vytyčený předpoklad pro rok 2016 ani v jednom ze sledovaných ukazatelů. Vývoj na tomto typu pozemních komunikací je tedy nedostatečný.

KOMUNIKACE NA ÚZEMÍ HL. M. PRAHY

Z hlediska závažných následků nehod v loňském roce bylo dosaženo na komunikacích hl. m. Prahy kvalitního výsledku a došlo k naplnění předpokládaného cíle. Počet těžce zraněných osob opět pokračoval v mírném poklesu, ale díky výsledkům předchozích let již překročil cílový stav roku 2020 – pokles o 45,2 %. Tento vývoj se přirozeně odráží i v ukazateli závažnosti nehod, který ve srovnání s rokem 2009 poklesl o 46,4 % a je tedy téměř dvojnásobně lepší než celostátní průměr (pokles o 30,7 %).

Souhrnně je stále vývoj závažných následků nehod na komunikacích hl. m. Prahy ukázkovým příkladem řešení nehodovosti v naší republice.

2 PLNĚNÍ DÍLČÍCH CÍLŮ

Pro podporu naplnění stanovených strategických cílů vytýčila NSBSP dílčí cíle pro jednotlivé specifické problémové oblasti ve snížení počtů usmrcených a těžce zraněných osob. Jejich kvantifikace nekopíruje přesně procentní snížení stanovené ve strategických cílech pro redukci počtu usmrcených (60 %) a počtu těžce zraněných (40 %), ale byla postavena na diferencovaném posouzení reálného dopadu a očekávaného přínosu nápravných opatření uvedených v návazném Akčním programu. Jejich stanovení rovněž vycházelo ze zhodnocení účinnosti obdobných kroků realizovaných v rámci NSBSP 2010.

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

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

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

Omezená vypovídací schopnost některých skupin, kde je počet závažných následků nízký, (porovnávání v návaznosti na podrobné členění na dílčí cíle a dle druhů komunikací) byla do určité míry vyřešena zavedením nového ukazatele závažnosti nehod. Tento ukazatel právě u malých čísel umožňuje objektivnější informaci o celkovém trendu vývoje. Objektivní vysvětlení jejich vývoje je však třeba interpretovat ve vazbě na nepřímé ukazatele bezpečnosti, které reálně odrážejí změny provozních podmínek.

Následující vyhodnocení se vztahuje na celou silniční síť. Hodnocení dle úrovní odpovědností je dokumentováno v Přílohách 1, 2, 3 a 4.

Děti

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	14	14	8	14	18	13	0,72	9	1,44	7
těžce zraněno	190	169	162	148	125	141	1,13	142	0,99	120
ekvivalent závažnosti nehod	62	56	49	51	49	48	0,98	45	1,08	37

Tab. 30: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2009–2020

KOMENTÁŘ

U počtu usmrcených došlo v roce 2016 oproti roku 2015 ke snížení. Toto je však třeba posuzovat s ohledem na mimořádně vysoký počet dětí, které zemřely na silnicích v roce 2015, který byl nejvyšší v dlouhodobém kontextu. Počet usmrcených se dostal nepatrně pod hranici výchozího roku 2009. Stanovený předpoklad pro rok 2016 nebyl naplněn.

Počet těžce zraněných naopak vzrostl o 16 osob. Předpoklad pro rok 2016 byl ale naplněn.

Z hodnoty ekvivalentu závažnosti nehod vyplývá, že rok 2016 je pro děti nejpříznivějším rokem za sledované období. Nedosahuje však stanoveného předpokladu, což lze přisuzovat zejména nedostatečnému celkovému vývoji v kategorii usmrcených.

Podíl usmrcených dětí na celkovém počtu usmrcených osob, který činil v roce 2009 1,7 %, v roce 2016 vzrostl na 2,4 %.

Souhrnně lze tedy konstatovat, že vývoj vážných následků nehod dětí zaznamenal v roce 2016 jen mírné zlepšení, které je však poznamenáno nárůstem jejich podílu na počtu usmrcených.

Chodci

Rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	157	146	134	112	131	111	0,85	102	1,09	80
těžce zraněno	729	663	640	596	554	595	1,07	555	1,07	475
ekvivalent závažnosti nehod	339	312	294	261	270	260	0,96	241	1,08	199

Tab. 31: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2009–2020

KOMENTÁŘ

U počtu usmrcených chodců došlo v roce 2016 oproti roku 2015 k poklesu o 20 osob a tím se dostal nepatrně pod úroveň roku 2014. Oproti roku 2009 poklesl počet usmrcených chodců cca o třetinu. Stanovený předpoklad pro rok 2016 nebyl naplněn.

Počet těžce zraněných chodců se v roce 2016 oproti roku 2015 zvýšil o 41 osob a tím se dostal téměř na úroveň roku 2014. Stanovený předpoklad pro rok 2016 nebyl naplněn.

Ekvivalent závažnosti nehod je obdobný s rokem 2014. Za sledované období je ovšem rok 2016 nejúspěšnějším. Stanovený předpoklad pro rok 2016 nebyl naplněn.

Podíl usmrcených chodců na celkovém počtu usmrcených osob, který činil v roce 2009 18,9 %, v roce 2016 vzrostl na 20,4 %.

Souhrnně lze tedy konstatovat, že vývoj vážných následků nehod chodců zaznamenal v roce 2016 zlepšení. Jeho průběh má však kolísavý charakter a proto

je třeba přistupovat k pozitivním výsledkům s dlouhodobějším nadhledem a faktem nenaplnění stanovených předpokladů.

Cyklisté

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	72	64	58	57	68	39	0,57	47	0,83	37
těžce zraněno	430	466	462	433	394	417	1,06	327	1,28	280
ekvivalent závažnosti nehod	180	181	174	165	167	143	0,86	129	1,11	107

Tab. 32: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů v letech 2009–2020

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených se radikálně snížil o 29 osob (43 %) a došlo tím tak k naplnění předpokladu pro rok 2016.

Počet těžce zraněných se naopak zvýšil o 23 osob. Jedná se o hodnotu relativně blízkou výchozímu roku 2009, což lze demonstrovat i na tom, že předpoklad pro rok 2016 nebyl dosažen o 90 osob. Tento rok je v této kategorii odkloněním od pozitivního trendu předchozích let.

Ekvivalent závažnosti nehod se sice snížil, ale je oproti předpokladu vyšší o hodnotu 14.

Podíl cyklistů na celkovém počtu usmrcených osob, který činil v roce 2009 8,7 %, v roce 2016 poklesl na 7,2 %.

Souhrnně lze konstatovat, že vývoj vážných následků nehod cyklistů i přes signifikantní pokles počtu usmrcených je stále nedostatečný. Jedná se o skupinu, kde se nedaří dosáhnout potřebného snížení.

Motocyklisté

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	88	90	66	89	90	60	0,67	56	1,07	43
těžce zraněno	627	491	496	534	484	463	0,96	506	0,92	447
ekvivalent závažnosti nehod	245	213	190	223	211	176	0,83	183	0,96	155

Tab. 33 Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2009–2020

KOMENTÁŘ

Počet usmrcených se snížil o 30 osob a počet těžce zraněných o 21 osob. Rok 2016 se tak stal pro motocyklisty nejpříznivějším rokem za sledované období, přestože v kategorii usmrcených nebyl dosažen předpoklad. Ekvivalent závažnosti nehod je téměř o třetinu nižší než ve výchozím roce 2009 a byl pro rok 2016 naplněn.

Podíl motocyklistů na celkovém počtu usmrcených osob, který činil v roce 2009 10,6 %, v roce 2016 mírně vzrostl na 11,0 %.

Souhrnně lze tedy konstatovat, že vývoj vážných následků nehod motocyklistů byl výrazně příznivý. Celkově došlo v úrovni závažných následků nehod u motocyklistů k poklesu.

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

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	153	128	97	112	120	94	0,78	104	0,90	83
těžce zraněno	741	490	461	454	472	392	0,83	642	0,61	591
ekvivalent závažnosti nehod	338	251	212	226	238	192	0,81	265	0,73	231

Tab. 34: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2009–2020

KOMENTÁŘ

Rok 2016 se pro mladé řidiče stal nejpříznivějším za sledované období. Počet usmrcených klesl o 26 osob, čímž došlo k překonání předpokladu.

V kategorii těžce zraněných došlo rovněž k výraznému poklesu o 80 osob. Předpoklad v této kategorii je naplněn již dlouhodobě (dokonce i pro rok 2020).

Ekvivalent závažnosti nehod je oproti výchozímu roku 2009 nižší o třetinu a byl naplněn předpoklad nejen pro rok 2016, ale i pro rok 2020.

Podíl usmrcených při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel na celkovém počtu usmrcených osob, který činil v roce 2009 18,4 %, v roce 2016 poklesl na 17,2 %.

Souhrnně lze tedy konstatovat, že vývoj vážných následků při nehodách zaviněných mladými řidiči byl příznivý.

Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	141	142	118	115	140	129	0,92	125	1,03	117
těžce zraněno	473	498	485	447	454	504	1,11	443	1,14	427
ekvivalent závažnosti nehod	259	267	239	227	254	255	1,01	236	1,08	224

Tab. 35: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2009–2020

KOMENTÁŘ

Celkově v roce 2016 došlo u stárnoucí populace ke stagnaci u závažných následků, což demonstruje ekvivalent závažnosti nehod.

V kategorii usmrcených sice došlo k poklesu o 11 osob, tento pokles ovšem nedosáhl na splnění stanoveného předpokladu.

V kategorii těžce zraněných ale došlo k nárůstu o 50 osob, čímž byla zmařena nadějná šance na překonání stanoveného předpokladu a dokonce došlo k převýšení hodnoty z výchozího roku 2009.

Ekvivalent závažnosti nehod je tak nepatrně nižší, než byl ve výchozím roce 2009 a předpoklad pro rok 2016 nebyl naplněn.

Souhrnně lze konstatovat, že v této kategorii se stejně jako v kategorii dětí, chodců a cyklistů nedaří dosáhnout potřebného snížení.

Alkohol a jiné návykové látky při řízení

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	123	48	62	67	74	62	0,84	96	0,65	83
těžce zraněno	376	326	253	296	260	264	1,02	272	0,97	226
ekvivalent závažnosti nehod	217	130	125	141	139	128	0,92	164	0,78	140

Tab. 36: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v letech 2009–2020

KOMENTÁŘ

Celkově je třeba konstatovat, že vývoj závažných následků nehod s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v roce 2016 se po negativních výsledcích posledních let vydal opačným směrem a dostal se nyní téměř na úroveň nejúspěšnějšího roku 2013.

V kategorii těžce zraněných ale došlo k nepatrnému nárůstu o 4 osoby, ale stanoven předpoklad byl naplněn.

Toto se projevilo i v celkovém hodnocení ukazatele závažnosti nehod způsobených řízením pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek, který se tak dostal na úroveň roku 2013. Byl naplněn předpoklad nejen pro rok 2016, ale i pro rok 2020.

Podíl usmrcených při nehodách způsobených řízením pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek na celkovém počtu usmrcených osob, který činil v roce 2009 14,8 %, v roce 2016 poklesl na 11,4 %.

Souhrnně lze tedy konstatovat, že ve vývoji vážných následků způsobených řízením pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v roce 2016 byl otočen negativní trend posledních let a dosažené hodnoty jsou nižší než stanovený předpoklad.

Nepřiměřená rychlost

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	370	257	211	250	236	195	0,83	274	0,71	230
těžce zraněno	1151	852	798	831	698	731	1,05	943	0,78	841
ekvivalent závažnosti nehod	658	470	411	458	411	378	0,92	510	0,74	440

Tab. 37: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2009–2020

KOMENTÁŘ

Ve vývoji závažných následků u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí se v roce 2016 projevil příznivý výsledek a celková úroveň v této oblasti se zlepšila.

Počet usmrcených byl v roce 2016 nižší o 41 osob oproti předchozímu roku a současně i nižší, než předpokládaná výše (dokonce i pro rok 2020).

Počet těžce zraněných se však ve srovnání s předchozím rokem zvýšil, a to o 33 osob. Výsledek ovšem stále naplňuje předpokládané cíle (dokonce i pro rok 2020).

Toto se projevilo i v celkovém hodnocení ukazatele závažnosti nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí, který je na nejnižší hodnotě za sledované období a také překonává předpokládaný cíl i pro rok 2020.

Podíl usmrcených u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí na celkovém počtu usmrcených osob, který činil v roce 2009 44,5 %, v roce 2016 poklesl na 35,8 %.
Souhrnně lze tedy konstatovat, že ve vývoji vážných následků způsobených nepřiměřenou rychlostí pokračuje příznivý trend.

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

rok	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2016/ 2015	2016 předpoklad	2016/ 2016 př.	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	256	244	216	225	231	208	0,90	216	0,96	196
těžce zraněno	1411	1280	1158	1171	1135	1144	1,01	1346	0,85	1311
ekvivalent závažnosti nehod	609	564	506	518	515	494	0,96	553	0,89	524

Tab. 38: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných agresivní jízdou v letech 2009–2020

Počet usmrcených osob se v roce 2016 oproti roku 2015 snížil o 23 usmrcených osob. Počet těžce zraněných osob se zvýšil o 9 osob oproti předchozímu roku. Obě tyto kategorie naplňují předpoklad. Kategorie těžce zraněných ho naplňuje i pro rok 2020. Toto se projevilo i v celkovém ekvivalentu závažnosti nehod, který překonává stanovený předpoklad pro rok 2020. Zároveň se jedná o rok, který je z celého sledovaného období nejpříznivějším rokem.

Souhrnně lze konstatovat, že ve vývoji vážných následků způsobených agresivní jízdou se udržuje příznivý trend.

3 NEPŘÍMÉ UKAZATELE BEZPEČNOSTI

Vyhodnocení plnění NSBSP má být zajištěno:

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

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

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

K posouzení, zda je dosažený aktuální stav výsledkem skutečných změn stavebních a dopravních podmínek v silničním provozu, směřujících k vytvoření bezpečného dopravního systému, nebo jen náhodným jevem či statistickou odchylkou, slouží nepřímé ukazatele.²³

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

Neznamená to však vždy, že opatření realizovaná i ve velkém rozsahu vyvolala předpokládané změny provozních podmínek. Mohla se také ukázat jako neúčinná v konkrétních podmínkách nebo nebyla správně zvolena či realizována nebo dokonce o jejich rozsahu nebyla podána správná informace. Pokud se však tato informace spojí se zjištěním nepřímých ukazatelů, lze zodpovědně posoudit i účinnost realizovaného

²³ V angličtině se pro nepřímé ukazatele používá termín „performance indicators“ – provozní parametry, který výstižněji charakterizuje jejich podstatu.

opatření a jeho vliv na změnu provozních podmínek. Návazně je pak možné pružně revidovat konkrétní opatření nebo jej třeba nahradit i jiným a tím efektivně využít disponibilních finančních prostředků.

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

Nepřímé ukazatele pro zjištění účinnosti NSBSP jsou uvedeny v Tab. 39.

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

HODNOCENÍ POLICÍ ČR	
denní svícení vozidel	99 % vozidel používá za dne světla
jízda pod vlivem alkoholu	maximálně 0,01 % jízd pod vlivem alkoholu s obsahem alkoholu v krvi přesahujícím legální (nulovou) hranici
HODNOCENÍ MD	
bezpečná vozidla	100 % nových vozidel vyhodnoceno v kategorii nejbezpečnějších v testech EuroNCAP

zamezení jízdy profesionálních řidičů pod vlivem alkoholu	zabudování alkolocků do všech vozidel řízených profesionálními řidiči
bezpečná nákladní vozidla	100 % nových vozidel vybaveno systémem automatického pohotovostního systému brzdění
HODNOCENÍ ŘSD ČR A KRAJÍ	
bezpečné silnice v extravilánu	100 % nově budovaných úseků silnic posouzeno bezpečnostním auditem, 100 % délky silnic I. třídy posouzeno bezpečnostní inspekcí, 50 % délky silnic II. třídy posouzeno bezpečnostní inspekcí, 10 % délky vybraných silnic III. třídy posouzeno bezpečnostní inspekcí, odstranění 90 % nehodových lokalit na silnicích I. třídy.
bezpečné silnice v intravilánu	100 % nově budovaných úseků silnic posouzeno bezpečnostním auditem odstranění 70 % nehodových lokalit na hlavní síti místních komunikací
oceňování bezpečnosti silničního provozu	každoroční vyhodnocování přínosů realizace NSBSP

Tab. 39: *Nepřímé ukazatele pro monitoring implementace NSBSP 2011–2020²⁴*

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

Pro možnost tohoto vyhodnocení je na území celé ČR stanovena základní síť referenčních bodů (91 lokalit). Tuto síť je možné doplňovat dalšími body. Pro doplňování nových bodů a sběr dat je nutné dodržet Metodiku stanovení délky a rozsahu průzkumů chování účastníků silničního provozu s ohledem na efektivní vynakládání finančních prostředků (výsledek projektu TAČR/299/2013, dále jen Metodika), jinak není možné data mezi sebou meziročně a mezikrajově porovnávat.

Pro vyhodnocení NSBSP jsou vhodná data z měření těchto ukazatelů:

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

²⁴ Viz Tab. NSBSP.

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

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

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

kraj	překračování nejvyšší dovolené rychlosti o více než 10 km.h ⁻¹ v obci	překračování nejvyšší dovolené rychlosti o více než 10 km.h ⁻¹ mimo obec	podíl nepřipoutaných řidičů	podíl telefonujících řidičů	podíl nesvítících řidičů
Středočeský	7,5 %	11,9 %	4,9 %	6,1 %	1,3 %
Jihočeský	3,9 %	8,9 %	7,8 %	3,8 %	0,5 %
Plzeňský	7,5 %	9,3 %	4,9 %	2,6 %	1,1 %
Karlovarský	6,5 %	9,3 %	6,9 %	1,1 %	2,0 %
Ústecký	4,7 %	3,1 %	6,1 %	2,6 %	1,9 %
Liberecký	5,4 %	5,3 %	6,6 %	3,1 %	1,2 %
Královéhradecký	6,5 %	7,3 %	5,9 %	2,9 %	0,7 %
Pardubický	6,5 %	3,5 %	5,6 %	2,3 %	0,3 %
Vysočina	5,4 %	5,3 %	7,6 %	3,5 %	1,2 %
Jihomoravský	6,5 %	6,1 %	3,1 %	2,1 %	0,2 %
Olomoucký	3,5 %	11,5 %	1,9 %	3,8 %	0,7 %
Zlínský	4,7 %	7,2 %	3,0 %	2,6 %	0,3 %
Moravskoslezský	8,2 %	5,9 %	5,6 %	3,4 %	0,7 %

Tab. 40: Vyhodnocená data ze všech lokalit za rok 2016

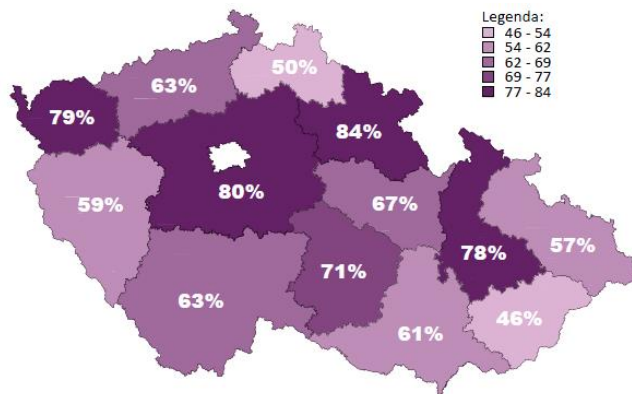
Níže uvedená data byla získána buď z dotazníkových průzkumů, (fialové mapy) nebo z měření v terénu (žluto-hnědé mapy). Dotazníkový průzkum byl prováděn celorepublikově a respondenti odpovídali na otázky týkající se jednotlivých NUB.

Mapy zhotovené na základě dat z terénu jsou barevně odstupňovány podle hodnot jednotlivých ukazatelů v celé ČR. Interval uvedených hodnot u map je zleva uzavřený a zprava otevřený (tzn. včetně spodního limitu intervalu a bez horního limitu intervalu).

POUŽÍVÁNÍ REFLEXNÍCH MATERIÁLŮ NA OBLEČENÍ ZA SNÍŽENÉ VIDITELNOSTI

Číselný údaj chodců bez reflexních prvků mimo obec za snížené viditelnosti zobrazuje podíl respondentů, kteří přiznali alespoň jednu chůzi po komunikaci mimo obec za snížené viditelnosti po 20. 2. 2016,²⁵ ke všem respondentům, kteří odpovídali na otázku zaměřenou na nošení reflexních prvků.

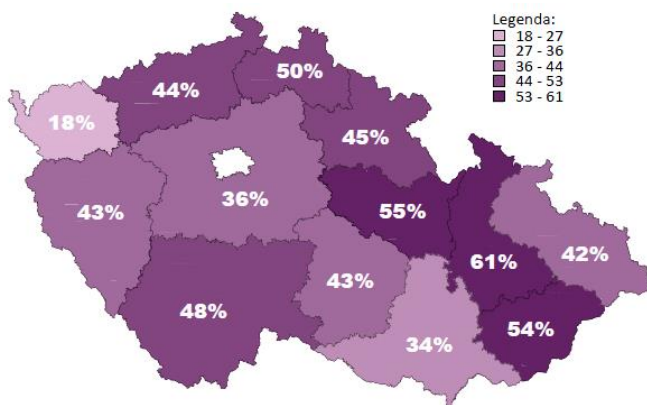
Z dotazníků bylo zjištěno, že nejvíce reflexní ochranné prvky nosí ve Zlínském a v Libereckém kraji, nejméně v Královehradeckém. Vysoký podíl nepoužívání reflexních prvků byl zjištěn také ve Středočeském, Karlovarském a Olomouckém kraji.



Mapa č. 1: Chodci bez reflexních prvků mimo obec

POUŽÍVÁNÍ BEZPEČNOSTNÍ PŘILBY

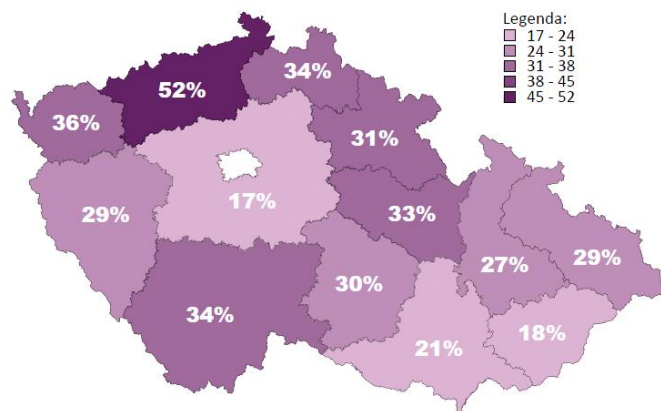
Číselný údaj zobrazuje podíl respondentů, kteří přiznali alespoň jednu jízdu na kole, bez ochranné přilby za poslední rok, ke všem respondentům, kteří odpovídali na otázku k nošení cyklistických přileb. Z odpovědí bylo zjištěno, že nejukázněnější cyklisté z pohledu používání ochranných přileb jsou v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



Mapa č. 2: Cyklisté bez ochranné přilby
POUŽÍVÁNÍ BEZPEČNOSTNÍCH PÁSŮ

²⁵ Novela zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích

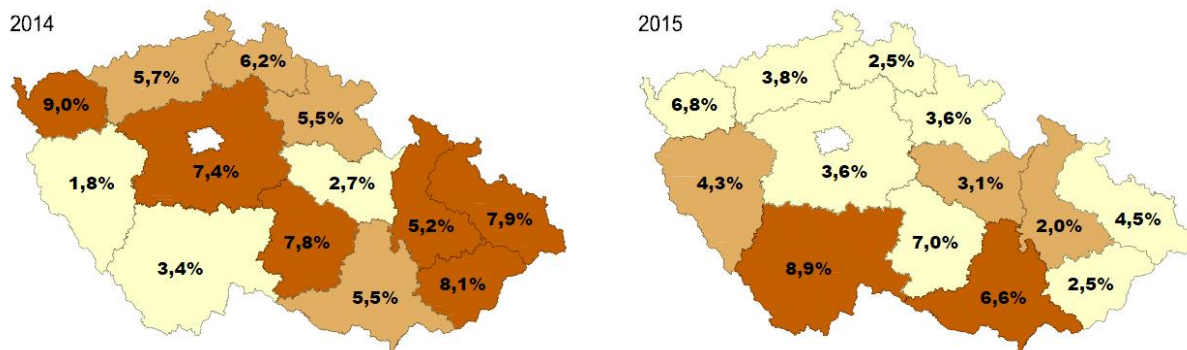
Mapa *nepřipoutaných řidičů* zobrazuje podíl respondentů, kteří přiznali alespoň občasné řízení bez pásů, ke všem respondentům, kteří odpovídali na otázku vztahující se poutání. Podle respondentů řídí v Ústeckém kraji každý druhý řidič nepřipoutaný (52 %), nejvíce se poutají ve Středočeském kraji (17 % řidičů jezdí nepřipoutaných) a ve Zlínském (18 %). Průměrně se však nepoutá asi každý třetí řidič.



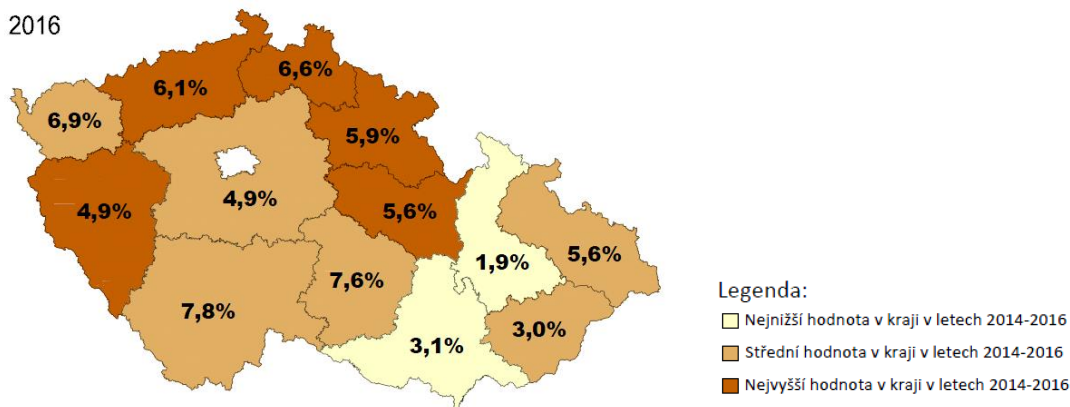
Mapa č. 3: Podíl nepřipoutaných řidičů

Číselný údaj vyjadřuje podíl nepřipoutaných řidičů k celkovému počtu zaznamenaných řidičů.

Nejvíce neukázněných řidičů z pohledu poutání bylo v roce 2014, rok 2016 byl ve sledovaném období průměrný.



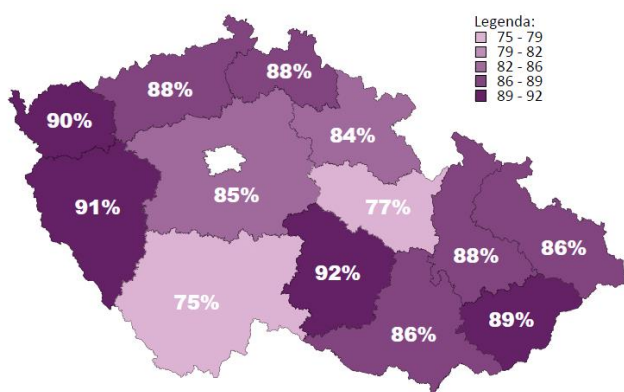
Mapa č. 4: Podíl nepřipoutaných řidičů v letech 2014 a 2015 v krajích ČR



Mapa č. 5: Podíl nepřipoutaných řidičů v roce 2016 v krajích ČR

DODRŽOVÁNÍ NEJVYŠŠÍ DOVOLENÉ RYCHLOSTI

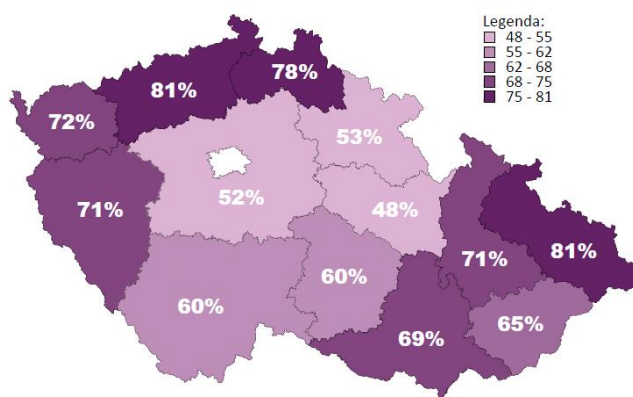
Číselný údaj - překračování dovolené rychlosti **do** 10 km.h⁻¹ zobrazuje podíl respondentů, kteří přiznali alespoň občasné překračování dovolené rychlosti do 10 km.h⁻¹ za poslední rok, ke všem respondentům, kteří odpovídali na otázku týkající se překračování dovolené rychlosti do 10 km.h⁻¹. Nejvíce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



Mapa č. 6: Překračování dovolené rychlosti do 10 km.h⁻¹

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

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

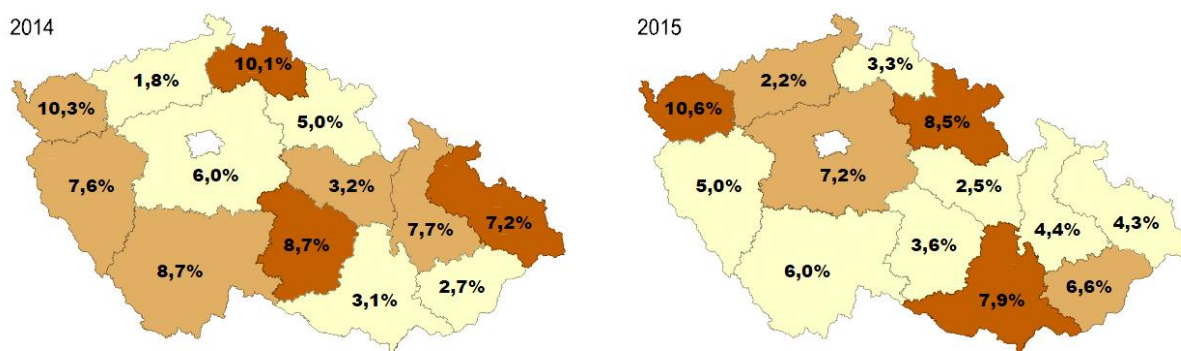


Mapa č. 7: Překračování dovolené rychlosti o více než 10 km.h⁻¹

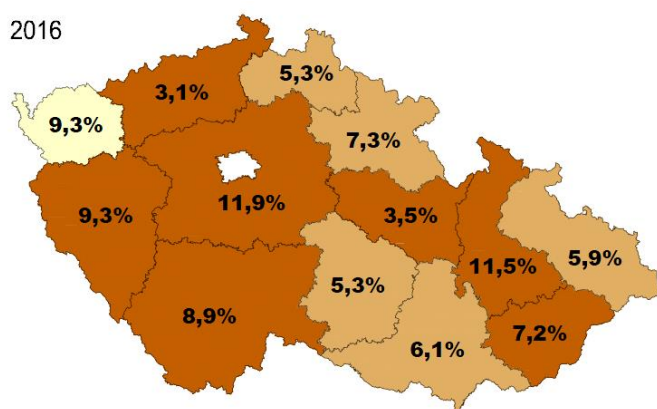
DODRŽOVÁNÍ NEJVYŠŠÍ DOVOLENÉ RYCHLOSTI V EXTRAVILÁNU

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

Z pohledu vývoje překračování nejvyšší dovolené rychlosti mimo obec o více než 10 km.h⁻¹ bylo překračování nejvyšší v roce 2016.



Mapa č. 8: Překračování nejvyšší dovolené rychlostí o více než 10 km.h⁻¹ mimo obec v letech 2014 a 2015



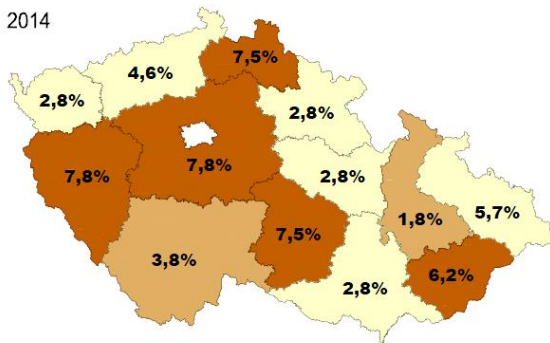
Mapa č. 9: Překračování nejvyšší dovolené rychlostí o více než 10 km.h⁻¹ mimo obec v roce 2016

DODRŽOVÁNÍ NEJVYŠŠÍ DOVOLENÉ RYCHLOSTI V INTRAVILÁNU

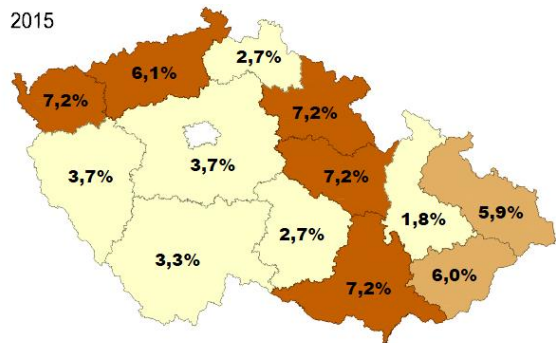
Číselný údaj vyjadřuje podíl vozidel překračujících nejvyšší dovolenou rychlost v obci, k celkovému počtu zaznamenaných vozidel. V obci je bráno překračování o 10 km.h⁻¹ při rychlosti vozidel vyšší než 60 km.h⁻¹

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

2014

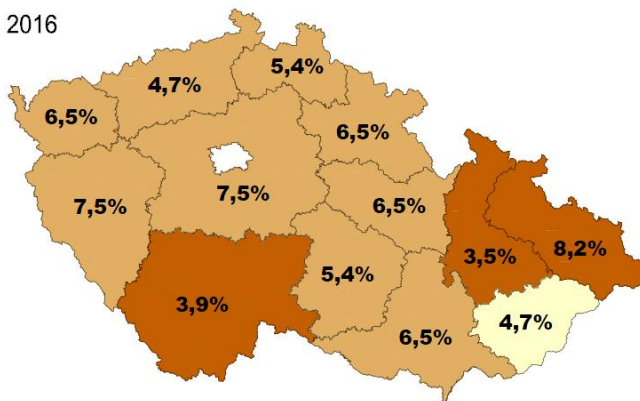


2015



Mapa č. 10: Překračování nejvyšší dovolené rychlosti o více než $10 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ v obci v letech 2014 a 2015

2016

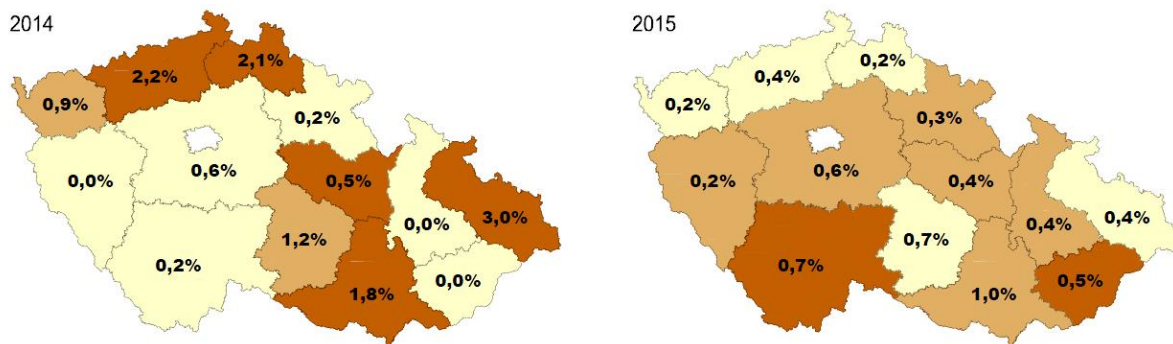


Mapa č. 11: Překračování nejvyšší dovolené rychlosti o více než $10 \text{ km}\cdot\text{h}^{-1}$ v obci v roce 2016

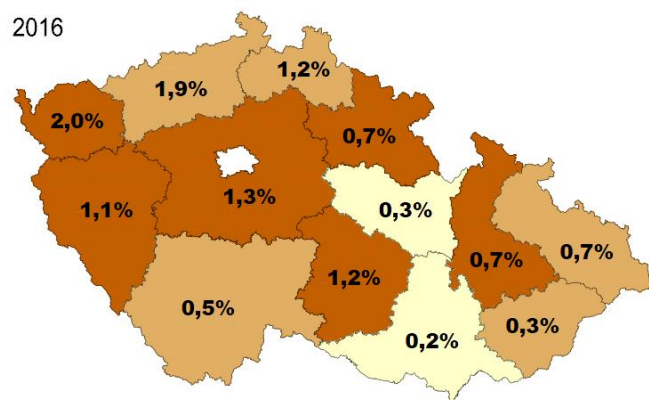
DENNÍ SVÍCENÍ VOZIDEL

Číselný údaj vyjadřuje podíl nesvítících vozidel, k celkovému počtu zaznamenaných vozidel.

Výrazně nejnižší podíl nesvítících byl zjištěn v roce 2015, roky 2014 a 2016 byly téměř vyrovnané.



Mapa č. 12: Podíl nesvítících vozidel v letech 2014 a 2015

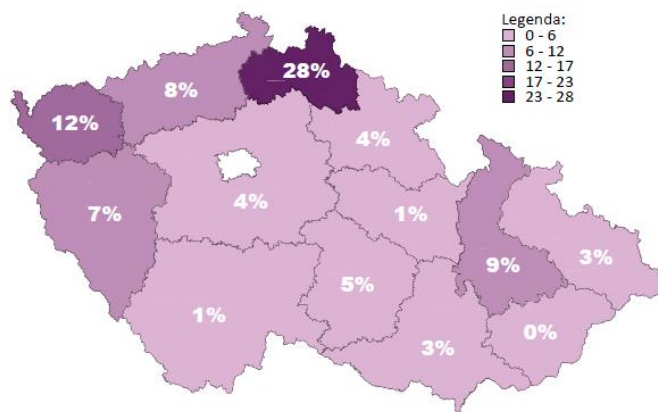


Mapa č. 13: Podíl nesvítících vozidel v roce 2016

JÍZDA POD VLIVEM ALKOHOLU

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

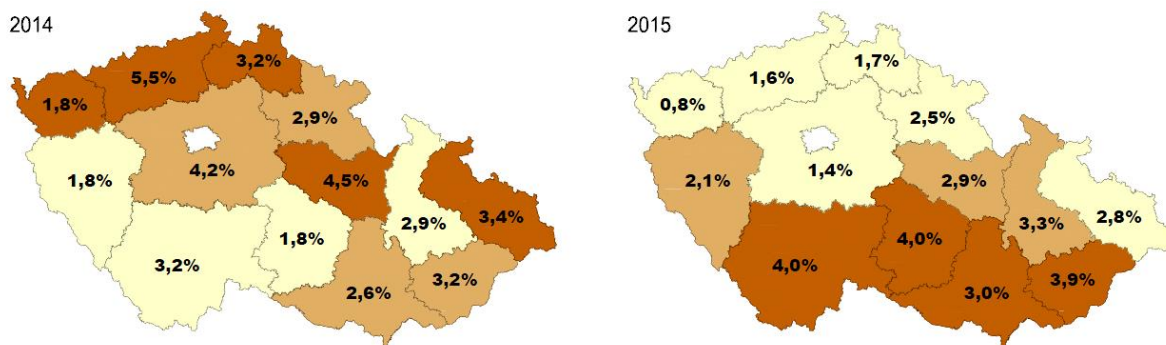
Ve Zlínském kraji respondenti potvrzovali, že neřídí pod vlivem alkoholu, nízké procento bylo také v Pardubickém a Jihočeském kraji. Naopak jízdu pod vlivem alkoholu ve větší míře (28%) přiznali respondenti z Libereckého kraje.



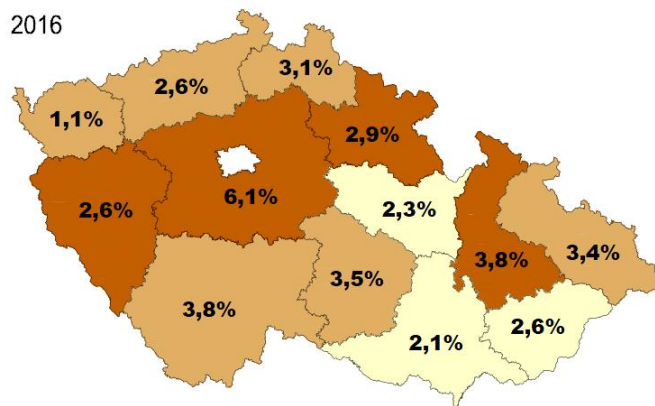
Mapa č. 14: Podíl řidičů, kteří řídí pod vlivem alkoholu

POUŽÍVÁNÍ TELEFONU ZA JÍZDY

Číselný údaj vyjadřuje podíl telefonujících řidičů k celkovému počtu zaznamenaných řidičů. Nejméně telefonujících řidičů bylo zjištěno v roce 2015, v roce 2016 byl tento podíl vysoký, nejvyšší však byl v roce 2014.



Mapa č. 15: Podíl telefonujících řidičů v letech 2014 a 2015

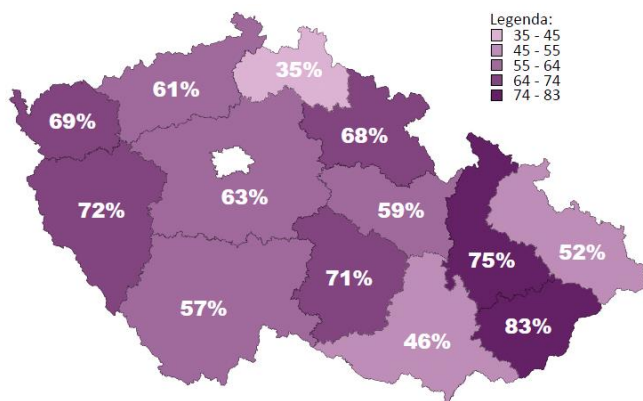


Mapa č. 16: Podíl telefonujících řidičů v roce 2016

TELEFONOVÁNÍ BEZ HANDS-FREE PŘI ŘÍZENÍ:

Číselný údaj zobrazuje podíl respondentů, kteří přiznali alespoň občasné telefonování bez hands-free při řízení za poslední rok, ke všem respondentům, kteří odpovídali na otázku k telefonování při řízení vozidla.

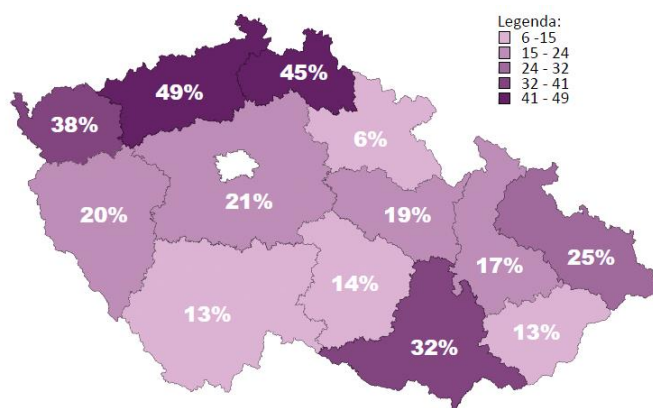
Ve všech krajích respondenti přiznali míru telefonování za jízdy bez hands-free, nejméně tak telefonují řidiči v Libereckém kraji (35 %), nejvíce naopak ve Zlínském kraji (83 %).



Mapa č. 17: Telefonování při řízení bez hands-free v roce 2016

PSANÍ SMS PŘI ŘÍZENÍ:

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



Mapa č. 18: Podíl řidičů, kteří píšou SMS při řízení

ŘÍZENÍ POD VLIVEM JINÝCH NÁVYKOVÝCH LÁTEK

Mapa podílu řidičů, kteří řídí pod vlivem jiných návykových látek, zobrazuje podíl respondentů, kteří přiznali alespoň jedno řízení pod vlivem jiných návykových látek za poslední rok, ke všem respondentům, kteří odpovídali. Řízení pod vlivem návykových látek popírají respondenti z Jihomoravského, Zlínského, Jihočeského, Pardubického,

4 VYHODNOCENÍ PLNĚNÍ AKTIVIT UVEDENÝCH V AKČNÍM PROGRAMU NSBSP ODPOVĚDNÝMI SUBJEKTY

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

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

modrá – orgány státní správy – ministerstva,

žlutá – kraje a obce,

oranžová – firmy,

zelená – NNO.

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

ZA MINISTERSTVA:

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

Za **KRAJE ČESKÉ REPUBLIKY** podaly informaci:

Hlavní město Praha

Jihočeský kraj

Jihomoravský kraj

Karlovarský kraj

Kraj Vysočina

Královéhradecký kraj

Liberecký kraj

Moravskoslezský kraj

Olomoucký kraj

Pardubický kraj

Plzeňský kraj

Středočeský kraj
Ústecký kraj
Zlínský kraj

STÁTNI PŘÍSPĚVKOVÉ ORGANIZACE

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC

NESTÁTNI NEZISKOVÉ ORGANIZACE

Vzhledem k rozsahu dokumentu jsou podány jen souhrnné informace v podobě komentářů k plnění jednotlivých aktivit Akčního programu odpovědnými subjekty.

PODROBNĚJŠÍ ÚDAJE O PLNĚNÍ AKTIVIT JEDNOTLIVÝMI ODPOVĚDNÝMI SUBJEKTY JSOU UVEDENY V PŘÍLOZE 5 a PŘÍLOZE 6.

KOMUNIKACE

OPATŘENÍ K1

APLIKACE EVROPSKÉ SMĚRNICE 2008/96/ES „BEZPEČNÁ INFRASTRUKTURA“

AKTIVITA

K1.1

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

K1.2

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

K1.3

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

K1.4

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

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:

*²⁷MINISTERSTVO DOPRAVY

MINISTERSTVO VNITRA

KRAJE

OBCE

FIRMY

²⁷ Položky označené * jsou v kompetenci Ředitelství silnic a dálnic ČR.

KOMENTÁŘ K1

Data o nových odborně vyškolených auditorech jsou pravidelně aktualizována a jsou na: <http://mdcr.cz/Vyhledavani?searchtext=seznam+auditoru+&searchmode=allwords>

Data o nehodách, která jsou uložena v databázi Programu pro hospodaření s vozovkou, se mohou spojit s naměřenými protismykovými vlastnostmi a program automaticky vygeneruje nehodové úseky spojené s nevhodnými protismykovými vlastnostmi vozovky. Na tomto zpracování dat je pak založen „Program identifikace, údržby a oprav nehodových úseků“. S využitím dat o protismykových vlastnostech vozovky (PVV) a nehodovosti byl systém otestován.

V praxi prostřednictvím ŘSD ČR je používána databáze www.kdebourame.cz.

Ministerstvo vnitra v současnosti disponuje s 45 odborně vyškolenými pracovníky pro provádění bezpečnostních inspekcí.

Policie ČR provádí BI v místech smrtelných nehod a identifikuje potenciálně riziková místa, která hlásí správcům PK. Riziková místa jsou odstiňována ve velmi malém počtu.

Na silnicích ve správě krajů ČR se BI provádějí. Větší pozornost je věnována nejen silnicím II. třídy, ale i silnicím III. třídy, které si zasluhují pozornost pro vyšší výskyt DN.

Odborně vyškolení pracovníky „auditor bezpečnosti pozemních komunikací“ uvedl jen Středočeský kraj.

OPATŘENÍ K2

APLIKACE PŘÍSLUŠNÝCH ZÁKONŮ A NÁVAZNÝCH LEGISLATIVNÍCH PŘEDPISŮ PRO BEZPEČNĚJŠÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE

AKTIVITA

K2.1

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

K2.2

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

- revidovat povolení ke zřízení a provozování reklamních zařízení v ochranných pásmech dálnic a rychlostních silnic a zajistit odstranění všech nepovolených reklamních zařízení,
- revidovat smlouvy o pronájmu silničních pomocných pozemků podél dálnic a rychlostních silnic za účelem umístění reklamních zařízení a tyto smlouvy dále neprodlužovat,

– zjistit a odstranit všechna reklamní zařízení, která se od 1. července 2011 nacházejí v ochranných pásmech ostatních kategorií pozemních komunikací z důvodu ztráty statutu staveb umístěných v souvisle zastavěných území obcí.

K2.3

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

K2.4

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

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

K2.5

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

K2.6

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

ODPOVĚDNÝ SUBJEKT:

MINISTERSTVO DOPRAVY

KOMENTÁŘ K2

Ministerstvo dopravy, odbor pozemních komunikací naplnilo aktivitu v roce 2012 novelizací na základě § 31 zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a některých dalších zákonů, kdy zřízení a provozování reklamního zařízení podléhá povolovacímu řízení.

V roce 2016 měly být zahájeny práce na revizi Technických podmínek 99 - Vysazování a ošetřování silniční vegetace. Práce na revizi jsou prozatím bez výsledku. Je zapotřebí na revizi TP uspíšit. Náraz do pevné překážky - stromu, je častou příčinou vážných následků dopravních nehod.

Zákon patří do gesce Ministerstva životního prostředí. Za rok 2016 MŽP nepodalo informaci.

Bezpečnostní standardy jsou ze zákona přijaty především na silniční síť TEN-T. Na ostatní síť, tzn. komunikace II. a III. tříd jsou pouze doporučením, které je obsaženo i v Akčním programu NSBSP.

Legislativní nástroje k odstraňování nelegálních reklamních ploch jsou uspokojivě využívány ŘSD již od roku 2012.

Kraje ČR se snaží eliminovat nepovolená reklamní zařízení a nepovolovat nová.

Pravidelné kontroly a odhalování nepovolených reklamních zařízení uvádí téměř všechny kraje. Problematice odstraňování či ochraně pevných překážek je nezbytné se stále věnovat. Nárazy do pevné překážky, kterou může tvořit reklamní zařízení, sebou nesou závažné následky dopravních nehod.

OPATŘENÍ K3

VÝSTAVBA OBCHVATŮ MĚST A OBCÍ

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:

KRAJE

FIRMY

KOMENTÁŘ K3

Ředitelství silnic a dálnic má v přípravě obchvaty měst a obcí od malých sídel, až po města s 99 000 obyvateli. Výstavba obchvatů probíhá na silnicích I. třídy v 16 místech.

Nově budované nebo připravované obchvaty obcí na silnicích ve správě krajů, se oproti roku 2015, vykazují v nižším počtu.

Výstavba obchvatů je realizována na vytížených komunikacích v kraji:

Jihomoravském,
Karlovarském,
Libereckém,
Středočeském,
a Zlínském.

OPATŘENÍ K4

ZAVÁDĚNÍ PRVKŮ DOPRAVNÍHO ZKLIDNĚNÍ NA KOMUNIKACÍCH V INTRAVILÁNU

AKTIVITA

K4.1

Systematický rozvoj „Zón 30“ na obslužných komunikacích.

K4.2

Instalace vjezdových ostrůvků na stávajících komunikacích a nových stavbách.

K4.3

Realizace dělicích pásů, parkovacích a odbočovacích pruhů.

K4.4

Úpravy bezpečného dopravního prostoru.

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:

MINISTERSTVO DOPRAVY

OBCE

KRAJE

KOMENTÁŘ K4

Vjezdové ostrůvky realizují kraje na stávajících i nových stavbách komunikací.

Pozornost je věnována realizaci dělicích a odbočovacích pruhů.

ŘSD uvedlo realizaci vjezdových ostrůvků na stávajících a nových komunikacích - celkem v počtu 31. Odbočovací (22) a dělicí pruhy (10) byly realizovány.

Zásadní úpravu dopravního prostoru uvádí ŘSD a to na 24 místech. BI provedlo před úpravou v 15 případech.

V krajích je úpravě bezpečného dopravního prostoru věnována péče ze strany hlavního města Prahy a Zlínského kraje – shodně po 15 místech. Ostatní kraje vykazují úpravy v rádech jednotek.

OPATŘENÍ K5

ÚPRAVY KŘIŽOVATEK

ÚPRAVY KŘIŽOVATEK

AKTIVITA

K5.1

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

K5.2

Revize rozhledových trojúhelníků křižovatek pozemních komunikací.

K5.3

Výstavba okružních křižovatek jako jednoho z činitelů bezpečné pozemní komunikace.

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:

MINISTERSTVO DOPRAVY

MINISTERSTVO OBRANY

KRAJE

MINISTERSTVO VNITRA

FIRMY

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC

KOMENTÁŘ K5

Ke schválení byly připraveny Technické podmínky 65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích a Technické podmínky 133 - Zásady pro vodorovné dopravní značení.

Ministerstvo vnitra připravilo nový software na optimalizaci rozhledových poměrů vzhledem k intenzitě dopravy „Systém pro komplexní posouzení kritických míst a řízení rizik na pozemních komunikacích z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu pro potřeby dopravní policie ČR“. Výsledkem byl návrh na úpravu normy ČSN 73 6102 Projektování křižovatek na pozemních komunikacích.

Ministerstvo obrany ve vojenských objektech provádí v rámci průběžné údržby kontrolu viditelnosti dopravního značení, výměnu poškozených dopravních značek a vyřezávání dřevin ve výhledu.

Ředitelství silnic a dálnic věnuje pravidelnou pozornost revizi křižovatek na silnicích ve správě ŘSD.

ŘSD provádí výstavbu okružních křižovatek na silnicích I. třídy. Spolupracuje s Policií ČR na úpravě nehodových lokalit, v jejichž rámci provádí na křižovatkách revizi rozhledových trojúhelníků.

Kraje vykazují provádění BI v řádech jednotek km provedenou na silnicích v jejich správě. Taktéž revize křižovatek je prováděna jen v omezeném počtu, resp. v informaci je číslo počtu revizí křižovatek v řádech jednotek.

OPATŘENÍ K6

ZKVALITNĚNÍ DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ, VYBAVENÍ KOMUNIKACÍ A POVRCHOVÝCH VLASTNOSTÍ VOZOVEK

AKTIVITA

K6.1

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

K6.2

Ověřování a zavádění nových prvků dopravního značení a zařízení.

K6.3

Revize vybavení komunikací z hlediska bezpečnosti.

K6.4

Odstraňování, případně ochrana pevných překážek v ochranném pásmu silnic.

K6.5

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

K6.6

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

K6.7

Systematické odstraňování nevyhovujících povrchových vlastností vozovek.

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:

MINISTERSTVO DOPRAVY

KRAJE

FIRMY

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC

NNO

OBCE

KOMENTÁŘ K6

Metodika pro komplexní posouzení srozumitelnosti dopravního značení je uplatňována v krajích ČR.

Revizi silničního vybavení provádějí kraje na silnicích ve své správě v rozdílném rozsahu: Od několika km až po celou síť ve vlastní správě – Jihomoravský kraj, Kraj Vysočina a Ústecký kraj.

Pevné překážky, které jsou častou příčinou závažných následků dopravních nehod, jejichž příčinou je srážka s pevnou překážkou, jsou odstraňovány ve zcela zanedbatelném množství. Výjimku tvoří Kraj Vysočina, Jihomoravský kraj a Ústecký kraj.

Kontroly plnění povinností správců PK nejdůsledněji uplatňuje Kraj Vysočina (zjištěné nedostatky 1 205), Magistrát hlavního města Praha a další kraje.

Nevyhovující povrchové vlastnosti PK jsou v krajích ČR postupně odstraňovány.

Ředitelství silnic a dálnic na základě součinnosti s Ministerstvem dopravy osazuje nové dopravní značení. Provedlo revize vybavení dálnic a silnic I. třídy z hlediska bezpečnosti.

Pevné překážky byly odstraněny v řádech několika tisíc z ochranných pásem dálnic a silnic I. třídy. Několik set pevných překážek bylo ochráněno.

Ve srovnání s délkou silnic II. a III. třídy se jedná o mnohonásobné vyšší počty ochráněných a odstraněných překážek. Je zde velká rezerva v práci správců silnic II. a III. třídy.

Měření proměnných parametrů vozovek ŘSD v roce 2016 neprovedlo z důvodu zrušení zakázky. Bylo provedeno měření únosnosti a protismykových vlastností. Nevyhovující povrchové vlastnosti byly odstíněny cca na 330 km silniční sítě.

V plnění opatření K6 je zapotřebí vyšší aktivity správců komunikací II. a III. třídy, tj. krajských komunikací.

OPATŘENÍ K7

ZABEZPEČENÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ

AKTIVITA

K7.1

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

K7.2

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

K7.3

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

K7.4

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

K7.5

Provádění bezpečnostních auditů na železničních přejezdech*.

K7.6

Závazné odstraňování bezpečnostních rizik na železničních přejezdech.

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:

*MINISTERSTVO DOPRAVY

MINISTERSTVO VNITRA

FIRMY

ŘEDITELSTVÍ SILNIC A DÁLNIC

KRAJE

OBCE

KOMENTÁŘ K7

V roce 2016 bylo provedeno komplexní posouzení a jejich následná úprava u 276 železničních přejezdů v křížení s pozemními komunikacemi.

V letech 2013 až 2016 bylo zmodernizováno celkem 276 přejezdů za 2,3 miliardy korun. Inteligentní kamerové systémy, které jsou schopny automaticky zaznamenat nedovolený vjezd silničního vozidla na železniční přejezd ve výstražném stavu, byly v roce 2016 instalovány na přejezdech v Úvalech, Uhersku a Polance nad Odrou.

Metodická podpora Ministerstva dopravy je stanovena v ČSN 736380.

Ministerstvem dopravy – odborem drah, železniční a kombinované dopravy, byla vyvinuta metodika pro zlepšování technického zabezpečení železničních přejezdů moderními

systemy pro monitorování a detekci dopravně bezpečnostních deliktů, a to včetně konkrétních viníků v roce 2015. Opatření se realizuje na přejezdech s opakujícími se střetnutími.

V roce 2016 bylo provedeno zlepšení technického zabezpečení moderními systémy na 60 železničních přejezdech v křížení s pozemními komunikacemi.

Bezpečnostní inspekce železničních přejezdů pro eliminování střetů vozidel s kolejovou dopravou je prováděna. V součinnosti se SŽDC byla provedena BI na 145 přejezdech, na všech typech pozemních komunikací.

Ministerstvo vnitra provedlo BI na železničních přejezdech a podalo 59 podnětů k odstranění nedostatků.

BI na železničních přejezdech s následnou úpravou je, dle podání informace ze strany krajů, prováděna ve velmi omezené míře. Stejně tak údržba rozhledových polí křížení železnice s motorovou dopravou není prováděna v uspokojivé míře – pouze v rádech jednotek. Výjimkou je Jihočeský kraj s 10 místy údržby, resp. 24 na silnicích III. třídy a Karlovarský kraj. Vše ve spolupráci se SŽDC.

Zlepšení zabezpečení přejezdů na silnicích ve správě krajů nebylo provedeno.

Ředitelství silnic a dálnic věnuje pozornost řešení problematiky údržby rozhledových polí pozornost a provádí komplexní posouzení a následnou úpravu křížení s drahami. Stejně tak provedlo BI v místech křížení pozemních komunikací I. třídy s železničními dráhami. Ve 26 místech byla provedena údržba rozhledových polí úrovnových křížení pozemních komunikací I. třídy s železničními dráhami.

OPATŘENÍ K8

APLIKACE SILNIČNÍ TELEMATIKY PRO MONITOROVÁNÍ A ŘÍZENÍ PROVOZU

AKTIVITA

K8.1

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

K8.2

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

K8.3

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

K8.4

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

K8.5

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

K8.6

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

K8.7

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

K8.8

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

K8.9

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

K8.10

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

K8.11

Napojení informace o tísňovém volání eCall do systému JSDI.

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:

MINISTERSTVO DOPRAVY

MINISTERSTVO VNITRA

KRAJE

FIRMY

OBCE

NNO

KOMENTÁŘ K8

Do konce roku 2016 byl průběžně realizován projekt „Doplnění a modernizace stávajících telematických systémů“ s plánovaným celkovým finančním rozsahem 500 mil. Kč. Jedná se o průběžné doplnění a modernizaci dálničních informačních systémů, technologických a dispečerských zařízení, kabelů a optotrubek pro telematiku.

Ministerstvo dopravy je koordinátorem projektu „C-Roads Czech Republic“ financovaného z CEF. Cílem projektu je v praxi ověřit fungování kooperativních systémů ITS (C-ITS). Projekt přispěje během 3-5 let k rozšíření systémů ITS na dálniční síti ČR a na uliční síti města Brna. Projekt se nezaměřuje striktně jen na silniční síť, ale také na využití spolupracujících systémů IT v městské hromadné dopravě nebo na železničních přejezdech, což je v posledním období velmi aktuální.

Ministerstvo dopravy podporuje mezinárodní projekt EUROKLÍČ prostřednictvím sponzorování tisku propagačních materiálů projektu. Cílem projektu je zkvalitnění a usnadnění cestování osobám se sníženou schopností orientace a pohybu.

Vytvoření napojení na JSDI je součástí veřejné zakázky na úpravu technologií systému telefonních center tísňového volání 112.

Ministerstvo vnitra vytypovalo 3 úseky dálnic vhodných pro umístění PDZ. Další úseky byly vytypovány na silnicích I. třídy.

„Implementace eCall do systému TCTV 112“ bude s ohledem na závazný termín vyplývající z Rozhodnutí 585/2014/EU dokončena nejpozději do 30. 9. 2017. Prostředky na realizaci budou poskytnuty z Fondu zábrany škod ČKP v březnu 2017.

Z krajů ČR má systémy na monitorování a vyhodnocování dopravní situace, s možností detekce odcizených vozidel jen hlavní město Praha v počtu 15 kusů.

Zavádění systémů pro detekci jízdy na červenou a dalších systémů pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu kraje neaplikují z důvodu nedostatku finančních prostředků. Výjimkou je hlavní město Praha, kde je systém aplikován na vybraných křižovatkách.

Novým systémem vážení za jízdy disponuje hlavní město Praha a Středočeský kraj plánuje v roce 2017 plně spustit testovaný systém vážení vozidel vysokorychlostní a nízkorychlostní, vč. inteligentních radarů.

V Olomouckém kraji vážení vozidel provádí: Policie ČR, Správa silnic Olomouckého kraje a MEJ.

Ředitelství silnic a dálnic modernizovalo 82 řídicích a informačních systémů.

V 82 lokalitách D1, D2, D5, D8, D10, D35, D46, D55 proběhla úprava zobrazení PDZ.

Systémy pro varování před nehodou nebyly nově instalovány.

Zařízení pro sběr dat o dopravním provozu a povětrnostních podmínkách je na dálnicích v počtu 31 kusů z toho 8 na silnicích I. třídy.

Systém na vážení za jízdy nebyl instalován.

OPATŘENÍ K9

POSTUPNÁ PŘESTAVBA SILNIČNÍ SÍTĚ NA PRINCIPECH SAMOVYSVĚTLUJÍCÍ A ODPOUŠTĚJÍCÍ SILNICE

AKTIVITA

K9.1

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

K9.2

Zpracování metodiky do příslušných projektových a prováděcích předpisů.

K9.3

Aplikace metodiky při projektování nových a rekonstrukci stávajících silnic.

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR

KRAJE

OBCE

FIRMY

KOMENTÁŘ K9

Zásady a principy metodiky jsou zveřejněny na stránkách <http://www.audit-bezpecnosti.cz>. Ověřování funkčnosti vybraných prvků a parametrů je součástí práce odborně vyškolených bezpečnostních auditorů.

Metodika byla v prosinci 2012 schválena Ministerstvem dopravy pod číslem jednacím 139/2012-520-TPV/1.

Předmětná metodika je využívána:

V Pardubickém kraji,

v Královéhradeckém kraji

a v hlavním městě Praha.

Ve Zlínském kraji je omezován počet přechodů, přednostně jsou zřizována místa pro přecházení.

Středočeský kraj postupně modernizuje silniční síť. Chybí finanční prostředky na výkup nevypořádaných pozemků pod silnicemi.

OPATŘENÍ K10

ÚPRAVY DOPRAVNÍHO PROSTORU PRO ZRANITELNÉ ÚČASTNÍKY

AKTIVITA

K10.1

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

K10.2

Zlepšování přehlednosti přechodů pro chodce a zajištění jejich řádné viditelnosti.

K10.3

Podpora zavádění systémů aktivní bezpečnosti v blízkosti přechodů pro chodce.

K10.4

Budování bezpečné cyklistické infrastruktury.

K10.5

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

K10.6

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

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:

MINISTERSTVO ŠKOLSTVÍ, MLÁDEŽE A TĚLOVÝCHOVY

MINISTERSTVO DOPRAVY

KRAJE

OBCE

FIRMY

NNO

KOMENTÁŘ K10

Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy realizovalo v roce 2016 9 projektů „Bezpečná cesta do školy“ (BCŠ). Podpora celostátního programu „Bezpečná cesta do školy“ formou webové aplikace je k dispozici na

<http://www.nadacepartnerstvi.cz/bcs?qclid=CNDCjcyOuMsCFekp0wodbFIKJg>.

Projekt „Bezpečná cesta do školy“ podporuje 6 ze 14 krajů ČR:

Liberecký kraj

Pardubický kraj

Olomoucký kraj

Královéhradecký kraj

Karlovarský kraj

Magistrát hl. m. Prahy.

Opravě přechodů kraje věnují pozornost. Nejvíce přechodů bylo opraveno na silnicích ve správě Jihomoravského kraje – celkem 230 přechodů. Ostatní kraje opravily přechody v rádech jednotek, max. několika desítek (Karlovarský kraj, Středočeský kraj a Ústecký kraj).

Systémy aktivní bezpečnosti v roce 2016 zavedly kraje:

Karlovarský,

hlavní město Praha,

a Jihomoravský kraj.

ŘSD opravilo přechody pro chodce na silnicích I. třídy v počtu 99 míst.

KOMUNIKACE - shrnutí plnění aktivit K

Nástroje vytváření bezpečné infrastruktury je stále zapotřebí rozšiřovat a prohlubovat. Je nezbytné využívat bezpečnostní audit jako jeden z nástrojů pro realizaci bezpečné infrastruktury. Silnice ve správě krajů je zapotřebí podrobovat bezpečnostním inspekcím a neponechávat tuto činnost jen na Policii ČR. Velmi důležitá je i zpětná vazba správců PK Policii ČR, jak byla upravena identifikovaná nehodová lokalita.

Odborně vyškolené pracovníky „auditor bezpečnosti pozemních komunikací“ uvedl pouze Středočeský kraj. Ze strany krajů není problematika BI věnována dostatečná pozornost, kterou si síť silnic II. a III. třídy vyžaduje.

Legislativní nástroje k odstraňování nelegálních reklamních ploch jsou uspokojivě využívány ze strany Ministerstva dopravy a ŘSD. Pravidelné kontroly a odhalování nepovolených reklamních zařízení a následné odstranění uvádí téměř všechny kraje.

Výstavba obchvatů měst a obcí je východiskem nejen pro zvýšení kvality života obyvatel, snížení emisí a imisí, ale především je jedním z činitelů zvýšení bezpečnosti dopravy - vedením dopravního proudu mimo obce a města. Za rok 2016 je vykazována výstavba v nižším počtu, než tomu bylo v předchozích obdobích. Většina staveb je v přípravném stádiu.

Zavádění prvků zklidnění v intravilánu na silnicích II. a III. třídy je na velmi nízké úrovni. Úpravu bezpečného prostoru kraje sice provádějí, ovšem bez provedení bezpečnostní inspekce. BI je provedena jen na zcela nepatrném počtu úprav dopravního prostoru. Ředitelství silnic a dálnic na silnicích ve své správě instaluje vjezdové ostrůvky do obcí, realizuje dělící, odbočovací a parkovací pruhy. Věnuje pozornost problematice provádění BI před úpravou dopravního prostoru, kterou si silnice I. třídy vyžadují.

Ministerstvo dopravy připravilo ke schválení Technické podmínky 65 - Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích a Technické podmínky 133 - Zásady pro

vodorovné dopravní značení. V roce 2016 proběhla revize Technických podmínek 135 - Projektování okružních křižovatek na silnicích a místních komunikacích. Schválené TP jsou zveřejněny <http://pipk.cz/>. Revize křižovatek se provádí průběžně a připravuje se nový software na optimalizaci rozhledových poměrů vzhledem k intenzitě dopravy.

Ministerstvo vnitra řešilo problematiku křižovatek v projektu „Systém pro komplexní posouzení kritických míst a řízení rizik na pozemních komunikacích z hlediska bezpečnosti a plynulosti provozu pro potřeby dopravní policie ČR“. Výsledkem byl návrh na úpravu normy ČSN 73 6102 - Projektování křižovatek na pozemních komunikacích.

Ministerstvo obrany ve vojenských objektech provádí pouze kontrolu dopravního značení. Revize vybavení komunikací z hlediska bezpečnosti je na silnicích ve správě krajů prováděna. Značně rozdílná je informace o rozsahu provedené revize: od jednotek km až po celou silniční síť ve správě kraje (Jihomoravský kraj).

Odstraněné pevné překážky, které jsou příčinou závažných následků dopravních nehod – náraz do pevné překážky, jsou důsledně odstraňovány/ochráněny v Kraji Vysočina, v Jihomoravském kraji a Ústeckém kraji. Další kraje se této problematice také věnují, ale s menším vykázaným počtem odstraněných nebo ochráněných překážek

ŘSD problematice odstraňování pevných překážek věnuje vysokou pozornost. Z ochranného pásma silnic ve správě ŘSD bylo odstraněno 3 582 pevných překážek.

Ředitelství silnic a dálnic provádí revizi vybavení komunikací ve své správě důsledně.

Měření, resp. neměření, proměnných parametrů vozovek je nedostatkem nejen na dálnicích a silnicích I. třídy, ale především silnic II. a III. třídy.

V roce 2016 bylo provedeno komplexní posouzení a následná úprava křížení s pozemními komunikacemi u 276 železničních přejezdů.

Zvýšení bezpečnosti na železničních přejezdech je věnována vysoká pozornost. V letech 2013 až 2016 bylo zmodernizováno celkem 276 přejezdů za 2,3 miliardy korun. V roce 2017 správce drážní infrastruktury plánuje vynaložit celkem 1,4 miliardy korun na zvýšení bezpečnosti na přejezdech.

Ministerstvem dopravy realizuje opatření na přejezdech s opakujícími se střetnutími pro zlepšování technického zabezpečení železničních přejezdů moderními systémy pro monitorování a detekci dopravně bezpečnostních deliktů, a to včetně konkrétních viníků. V roce 2016 to bylo na 3 přejezdech s křížením se silnicemi II. třídy. Zlepšení technického zabezpečení moderními systémy bylo provedeno na 60 železničních přejezdech v křížení s pozemními komunikacemi.

Ministerstvo vnitra provedlo v součinnosti se SŽDC BI na 145 přejezdech v křížení s pozemními komunikacemi všech tříd. Bylo podáno 59 podnětů k odstranění nedostatků.

ŘSD provádí údržbu rozhledových polí na silnicích ve správě ŘSD.

Kraje podaly informaci o úpravě rozhledových polí úrovnových křížení pozemních komunikací. Nejaktivnější byl Jihočeský kraj.

Bezpečnostní inspekce na přejezdech je prováděna v součinnosti se SŽDC.

ŘSD provádí BI, údržbu rozhledových polí a komplexní posouzení, vč. úpravy přejezdů na silnicích I. třídy.

Ministerstvo dopravy průběžně doplňuje a modernizuje dálniční informační systémy, technologická a dispečerská zařízení, kabely a optotrubky pro telematiku. V roce 2016 byla investována částka 85 mil. Kč. ŘSD uvedlo do provozu 1 informační a řídicí systém na nově budovaných úsecích dálnic. Modernizováno bylo 82 informačních a řídicích systémů.

Ministerstvo dopravy je koordinátorem projektu „C-Roads Czech Republic“, který přispěje během 3-5 let k rozšíření systémů ITS na dálniční síti ČR a na uliční síti města Brna. Projekt se nezaměřuje striktně jen na silniční síť, ale také na využití spolupracujících systémů IT v městské hromadné dopravě nebo na železničních přejezdech.

Ministerstvo dopravy podporuje mezinárodní projekt EUROKLÍČ. Cílem projektu je zkvalitnění a usnadnění cestování osobám se sníženou schopností orientace a pohybu. „Implementace eCall do systému TCTV 112“ bude, s ohledem na závazný termín vyplývající z Rozhodnutí 585/2014/EU, dokončena nejpozději do 30. 9.

Vytvoření napojení na JSDI je součástí veřejné zakázky na úpravu technologií systému telefonních center tísňového volání 112. Prostředky na realizaci budou poskytnuty z Fondu zábrany škod ČKP v březnu 2017.

„Chytré systémy“ na monitorování a vyhodnocování dopravní situace instalovalo hlavní město Praha.

Systémy pro detekci jízdy na červenou a dalších systémy pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu kraje neaplikují z důvodu nedostatku finančních prostředků.

Vážení vozidel za jízdy uvádí: hlavní město Praha s 1 novým systémem. Ostatní kraje spolupracují s MEJ a Policií ČR.

Ministerstvo dopravy má aktivitu K9 splněnu.

Postupnou přestavbu silniční sítě na principech samovysvětlující a odpouštějící silnice a aplikaci metodiky při projektování nových a rekonstrukci stávajících silnic má zavedenu 5 krajů, což je stejně jako v roce 2015.

Projekt Bezpečná cesta do školy propaguje MŠMT formou webové aplikace <http://www.nadacepartnerstvi.cz/bcs?qclid=CNDCicyOuMsCFekp0wodbFIKJg>.

V krajích se projekt realizuje jen v omezeném počtu.

Oprava přechodů v jednotlivých krajích je na velmi odlišné úrovni: Jihomoravský kraj uvedl opravu 141, resp. 110 přechodů. Ostatní kraje pouze v řádech jednotek. Výjimkou je Středočeský kraj na silnicích II. a III. třídy shodně po 49 přechodech.

VOZIDLO

OPATŘENÍ V1

EFEKTIVNÍ ZAJIŠTĚNÍ STÁTNÍHO ODBORNÉHO DOZORU A TECHNICKÉHO STAVU VOZIDEL

AKTIVITA

V1.1

Zajištění intenzivních silničních technických kontrol, především nákladních vozidel.

V1.2

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

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:

MINISTERSTVO VNITRA

MINISTERSTVO DOPRAVY

MINISTERSTVO OBRANY

KOMENTÁŘ V1

Ministerstvo vnitra provádí silniční kontroly vozidel a jejich technického stavu.

Počet provedených kontrol řidičů vozidel přepravy osob: 3 073.

Z toho zjištěných nedostatků bylo 853.

Počet provedených kontrol řidičů vozidel nákladní dopravy: 64 975.

Z toho zjištěných nedostatků bylo 11 966.

Počet provedených kontrol vozidel podle dohody ADR: 1 736.

Z toho zjištěných nedostatků 231.

Údaje jsou uvedeny souhrnně za MV - Policii ČR, Celní správu a Dopravní úřady.

Ministerstvo vnitra při dohledu provedlo kontroly technického stavu vozidel. Při kontrolách bylo shledáno 49 870 případů nevyhovujícího technického stavu všech vozidel. Z toho bylo 29 vozidel bezprostředně po STK.

Ministerstvo obrany

Kontroly vozidel ozbrojených sil provádí Vojenská policie. Při silničních kontrolách bylo Vojenskou policií kontrolováno 1 915 vozidel Ozbrojených sil.

OPATŘENÍ V2

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

AKTIVITA

V2.1

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

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:

MINISTERSTVO DOPRAVY

KRAJE

OBCE

Ministerstvo dopravy pravidelně aktualizuje informace pro řidiče o pokročilých systémech vozidla na stránkách samostatného oddělení BESIP.

Kraje ČR

Jihomoravský,

Karlovarský,

Královéhradecký,

Moravskoslezský,

Olomoucký,

Pardubický,

a Plzeňský

uskutečnily besedy a další preventivní aktivity zaměřené na vyspělou automobilovou techniku, mj. na součinnost zádržných systémů, elektronické systémy vozidel značky Škoda a další.

KOMENTÁŘ V2

Informace o nových technologiích ve vozidle nejsou poskytovány v dostatečném rozsahu ve všech krajích ČR. Vzhledem k tempu, jakým jsou nová vozidla vybavována v souladu s požadavky směrnic EU a především požadavkům na co nejbezpečnější vozidla, je aktivit mezi laickou veřejností uskutečni velmi málo.

VOZIDLO - shrnutí plnění aktivit V

Kontroly technického stavu vozidel provádějí všechny tři odpovědné subjekty: Ministerstvo vnitra, Ministerstvo dopravy a Ministerstvo obrany. Počet kontrol vozidel a další bližší údaje jsou uvedeny v Příloze 5. Informace o vyspělých vozidlových systémech jsou poskytovány stále v nedostatečném rozsahu, zvláště když v autoškolách není této problematice věnována pozornost. Jako ideální prostor se jeví centra bezpečné jízdy, případně prodejny vozidel a další, kteří se profilují v bezpečném řízení vozidel nebo přímo v prodeji. V mnoha případech si majitel nového vozidla neví rady s nastavením a případnou podporou poskytovanou jak směrem k řidiči tak i vozidlu. Vzhledem k tomu, že povinných systémů vozidla je stále více, je doporučeno nepodceňovat tuto problematiku.

ÚČASTNÍK

OPATŘENÍ Ú1

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

AKTIVITA

Ú1.1

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

Ú1.2

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

Ú1.3

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

Ú1.4

Rozpracování problematiky dopravní výchovy do jednotlivých ročníků ZŠ.

Ú1.5

Metodická podpora zapojení rodičů do systému dopravní výchovy.

Ú1.6

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

Ú1.7

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

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:

MINISTERSTVO DOPRAVY

MINISTERSTVO ŠKOLSTVÍ MLÁDEŽE A TĚLOVÝCHOVY

MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ

KRAJE

OBCE

FIRMY

NNO

KOMENTÁŘ Ú1

Dopravní výchova byla zařazena do Rámcových vzdělávacích programů. Opatření bylo naplněno již v roce 2013.

Metodická podpora pro začlenění dopravní výchovy ve spolupráci s pracovní skupiny MŠMT a MD byla vypracována pro 1-9. ročník základní školy. Je zveřejněno na webových stránkách MD, samostatného oddělení BESIP.

Data z oblasti dětských dopravních úrazů jsou sbírána a analyzována Národním registrem dětských úrazů (NRDÚ). Kolekce dat je sbírána již od roku 2003. ÚZIS zajišťuje Národní registr úrazů, tedy i úrazů dětí, a to od roku 2016.

Vzdělávací program „Dopravní úrazy jako nejčastější příčina dětských úrazových úmrtí“ byl akreditován MŠMT v rámci systému dalšího vzdělávání pedagogických pracovníků pod č. j. MŠMT - 9856/2016-1-366 ze dne 3. 3. 2016, s platností do roku 2019.

Materiální nebo metodická pomoc pro realizaci dopravné výchovy v mateřských školách poskytují:

Hlavní město Praha,

Liberecký kraj,

Moravskoslezský kraj,

Olomoucký kraj,

Středočeský kraj,

Zlínský kraj.

Pomoc je materiální – vybavení dopravního hřiště pomůckami, nebo na realizaci nového hřiště.

Metodická pomoc je poskytována formou seminářů pro pedagogické pracovníky, nebo besed s rodiči při promoakcích. Významnou pomocí pro realizaci DV je pořádání letních táborů pro děti, dopravních soutěží a výstav.

OPATŘENÍ Ú2

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

AKTIVITA

Ú2.1

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

Ú2.2

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

Ú2.3

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

Ú2.4

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

Ú2.4A

Pokračování v kampani cíleně zaměřené na používání bezpečnostních pásů:
•kontroly řidičů vozidel ozbrojených sil (na všech komunikacích).
•kontroly ostatních účastníků silničního provozu ve vojenských objektech.

Ú2.6

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

Ú2.7

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

Ú2.8

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

Ú2.9

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

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:

MINISTERSTVO DOPRAVY

MINISTERSTVO OBRANY

MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ

FIRMY

KOMENTÁŘ Ú2

Ministerstvo dopravy se významně zapojilo do preventivních aktivit v rámci novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích platnou od 20. 2. 2016 v paragrafu 53, odst. 9s, kampaní „Vidíme se“ na podporu používání reflexních prvků. Kampaň se věnovala (a stále věnuje) vysvětlování významu používání reflexních prvků pro zvýšení viditelnosti chodců.

Další významnou aktivitou byl „Motocyklový den žen“, který reflektuje stále vyšší počet žen – motocyklistek.

Dále do aktivit v jednotlivých krajích ČR byly, jako již tradičně, zapojeni krajsí koordinátoři BESIP. S aktivitami BESIP je možno se seznámit na stránkách www.ibesip.cz

Samostatné oddělení BESIP uskutečnilo cíleně zaměřené kampaně na motorkáře. K jejich propagaci bylo využito sociálních sítí (facebook) a promoakcí. Byly vytvořeny kampaně zaměřené pouze na seniory – řidiče.

Metodika zaměřená na rozpoznání charakteristických znaků agresivní jízdy a její využití při preventivně informačních aktivitách nebyla realizována – nemá legislativní oporu.

Byla vydána brožura První pomoc, která byla distribuována do škol, na DDH a pro Dopravní soutěž Mladý cyklista.

Ministerstvo obrany pokračuje v kampani zaměřené na používání bezpečnostních pásů prevencí i kontrolami. U MO je používání pásů součástí školení řidičů. V Centru dopravní výchovy Armády ČR jsou ve všech kurzech využívány simulátory nárazu i převrácení.

Ministerstvo zdravotnictví prostřednictvím promoakcí oslovilo cyklisty.

Aktivity zaměřené na stárnoucí populaci byly realizovány.

Do prevence úrazů a poskytování první pomoci se zapojily:

KHS Zlínského kraje ve spolupráci s ČČK a všemi oblastními spolky proškolila v poskytování účinné první pomoci 1 310 osob.

V rámci Národních dnů bez úrazů MZ ČR vyhlášena kampaň „Dej životu zelenou“, které se pod vedením Státního zdravotního ústavu zúčastnilo celkem 2 221 dětí z různých regionů ČR.

Zdravotní ústav se sídlem v Ústí nad Labem realizoval „Program primární prevence“- „Hravě bez úrazů I“ a „Hravě bez úrazů II“, v rámci kterého vydal Zdravotní ústav v Ústí nad Labem edukační leták pro žáky 1. – 5. ročníků ZŠ.

V kurzu První pomoci bylo v roce 2016 proškoleny 3 500 občanů.

OPATŘENÍ Ú3

ZDŮRAZNĚNÍ VLIVU ALKOHOLU A NÁVYKOVÝCH LÁTEK NA BEZPEČNOST VŠECH ÚČASTNÍKŮ PROVOZU

AKTIVITA

Ú3.1

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

Ú3.2

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

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:

MINISTERSTVO DOPRAVY

MINISTERSTVO OBRANY

MINISTERSTVO VNITRA

MINISTERSTVO ŠKOLSTVÍ, MLÁDEŽE A TĚLOVÝCHOVY

MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ

KRAJE

OBCE

KOMENTÁŘ Ú3

Ministerstvo vnitra uskutečnilo preventivní informační aktivity zaměřené na nebezpečí plynoucí z užívání návykových látek. Využito bylo všech komunikačních kanálů od tiskovin až po sociální síť.

Od roku 2015 probíhají nové kvalifikační kurzy pro prohlubování odborných znalostí policistů v oblasti pro rozpoznání vnějších projevů požití alkoholu nebo jiné návykové látky u řidičů.

Ministerstvo obrany k preventivnímu informování svých zaměstnanců využívá každoroční školení řidičů a prezentace bezpečnosti silničního provozu v rámci prevence rizikového chování.

Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy

Výukové a metodické materiály, vhodné pro preventivní působení v oblasti užívání alkoholu a jiných návykových látek účastníky silničního provozu, má vytvořeny a jsou využívány.

Ministerstvo zdravotnictví

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

Ve většině krajů byly uskutečněny preventivní informační aktivity zaměřené na nebezpečí plynoucí z užívání návykových látek s využitím sociálních sítí, televize, rozhlasu a dalších masmédií.

OPATŘENÍ Ú4

LEGISLATIVNÍ PODPORA PRO ZKVALITNĚNÍ VÝUKY V AUTOŠKOLÁCH

AKTIVITA

Ú4.1

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

Ú4.2

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

Ú4.3

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

Ú4.4

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

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:

MINISTERSTVO DOPRAVY

MINISTERSTVO ZDRAVOTNICTVÍ

KOMENTÁŘ Ú4

Ministerstvo dopravy

V roce 2016 byl zpracován věcný záměr novely zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů pro zajištění vyšší odborné úrovně učitelů autoškol a přípravy nových řidičů.

Věcný záměr novely zákona č. 361/2000 Sb. byl zpracován v roce 2016. Upraveno dopravně psychologické vyšetření (zejména přezkum).

Přehodnocení podmínek pro provozování autoškol úpravou zákona č. 247/2000 Sb. bylo provedeno - úprava provozování autoškol (§8a).

Výkon SOD v oblasti autoškol je prováděn KÚ. Od začátku roku 2017 probíhá intenzivní dozor nad výkonem práce zkušebních komisařů.

Ministerstvo zdravotnictví

Věcný návrh novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích nebyl ze strany MZ zpracován.

OPATŘENÍ Ú5

ZAJIŠTĚNÍ PODPORY REALIZACE NÁRODNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU

AKTIVITA

Ú5.1

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

Ú5.2

Vytvoření resortní Strategie bezpečnosti silničního provozu.

Ú5.3

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

Ú5.4

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

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:

MINISTERSTVO DOPRAVY

MINISTERSTVO VNITRA

MINISTERSTVO OBRANY

KRAJE

OBCE

KOMENTÁŘ Ú5

Ministerstvo dopravy

Informace na stránkách <http://www.ibesip.cz> jsou pravidelně aktualizovány.

Veřejnost je pravidelně informována o přijatých právních úpravách prostřednictvím webové stránky <http://www.ibesip.cz/cz/legislativa/silnicni-zakon-s-komentarem>.

V roce 2016 byla veřejnost intenzivně informována o novele zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, zaměřenou na zvýšení viditelnosti chodců, resp. o povinnosti chodců nosit reflexní prvky mimo obec.

Ministerstvo vnitra

Opatření v gesci MV a Policie ČR vyplývající z Národní strategie bezpečnosti silničního provozu jsou rozpracována v Resortním akčním plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu (RAP). RAP je vyhodnocován každý rok dle sledovaných ukazatelů.

Ministerstvo obrany

Rezortní strategie byla schválena v roce 2013 jako dokument s dlouhodobou platností rozpracovávající úkoly NSBPS do roku 2020. Úkoly jsou vyhodnocovány VP v součinnosti s Generálním štábem Armády ČR jednou ročně.

Kraje

Krajskou strategii má zpracovanou:

Liberecký

Jihomoravský kraj

Jihočeský kraj

Kraj Vysočina

Zlínský kraj

Moravskoslezský kraj, s pravidelným vyhodnocováním.

Krajskou strategii má vytvořenou ani ne polovina krajů v ČR. Je zapotřebí zdůraznit, že krajská strategie je významným dokumentem, kde jsou specifikovány problémové oblasti kraje a určeny odpovědné subjekty za plnění aktivit. Bez podrobné specifikace problémových oblastí a vytvoření nástrojů jak s nimi pracovat, resp. jak kontrolovat jejich plnění, nebude snadné dosáhnout cíle NSBSP pro rok 2020.

Pro již vytvořené krajské strategie je zapotřebí zdůraznit nezbytnost revize a aktualizace jejich strategií tak, aby byl kompatibilní s NSBSP 2017-2020, ale odrážela krajská specifika.

OPATŘENÍ Ú6

ZAJIŠTĚNÍ PODPORY REALIZACE NÁRODNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU

AKTIVITA

Ú6.1

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

Ú6.2

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

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:

MINISTERSTVO DOPRAVY

KOMENTÁŘ Ú6

Vyhodnocení účinnosti zákona č. 361/2000 Sb., v souladu s cíli NSBSP, nebylo v roce 2016 provedeno.

Bodový systém hodnocení řidiče je prováděn pravidelně v půlročním cyklu.

Novela zákona zavádějící za důkazní prostředek na zjištění přítomnosti návykových látek technické prostředky nebyla připravena.

OPATŘENÍ Ú7

ZVÝŠENÍ VYMAHATELNOSTI PRÁVA

AKTIVITA

Ú7.1

Úprava vymahatelnosti sankčního práva v oblasti silniční dopravy.

Ú7.2

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

Ú7.3

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

Ú7.4

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

Ú7.5

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

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:

MINISTERSTVO DOPRAVY

MINISTERSTVO VNITRA

MINISTERSTVO FINANCÍ

KRAJE

KOMENTÁŘ Ú7

Novela zákona č. 361/2000 Sb., upravující vymahatelnost sankčního práva v oblasti silniční dopravy, nebyla v roce 2016 provedena.

Nástroje na motivaci účastníků silničního provozu k dobrovolné akceptaci společností požadovaného chování byly vypracovány a jsou pravidelně zveřejňovány na stránkách

MD. Dále jsou využívány všechny prostředky pro informování široké veřejnosti: Od rozhlasu, přes televizní vysílání až po sociální sítě.

Legislativní úpravy bodového systému byly navrženy, ale v roce 2016 nebyly přijaty.

Legislativa v oblasti přeshraničního vymáhání sankcí za spáchání dopravních deliktů byla zpracována a přijata. Je platná od roku 2016.

Operativní opatření ke zkrácení doby od zjištění doby přestupku až do vymožení sankce je v přípravě od roku 2016.

Ministerstvo vnitra

Významným nástrojem pro motivaci k dodržování pravidel silničního provozu je zejména preventivní a osvětová činnost Policie ČR. Policie ČR a Ministerstvo vnitra se podílely na přípravě a legislativním procesu změn právních předpisů, které mohou podstatným způsobem motivovat účastníky silničního provozu k požadovanému chování. Zmínit je třeba novelu zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu (zákon č. 48/2016 Sb.), který zavedl od 20. února 2016 institut zadržení osvědčení o registraci vozidla, zjistí-li se při silniční kontrole technického stavu vozidla nebo při objasňování dopravní nehody nebezpečná závada, která významně zvyšuje ohrožení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích nebo nepříznivé působení na životní prostředí. Druhým důležitým opatřením bylo zavedení nošení reflexních prvků při snížené viditelnosti mimo obec, kde není veřejné osvětlení. V souvislosti s novelou rozdala Policie ČR v terénu stovky reflexních pásků a reflexních vest.

Ministerstvo financí

V roce 2016 byla provedena legislativní a metodická opatření ke zvýšení vymahatelnosti sankcí.

Činnost Celní správy je cíleně zaměřená na zvýšení vymožení uložených sankcí ve správním řízení a na místě nevybraných.

Kraje ČR se při zvýšení vymahatelnosti řídí zákonnými normami.

OPATŘENÍ Ú8

DOHLED NAD DODRŽOVÁNÍM PRAVIDEL SILNIČNÍHO PROVOZU

AKTIVITA

Ú8.1

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

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

Ú8.2

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

Ú8.3

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

Ú8.4

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

Ú8.5

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

Ú8.6

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

Ú8.7

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

ODPOVĚDNÉ SUBJEKTY:

MINISTERSTVO VNITRA

MINISTERSTVO DOPRAVY

KRAJE

OBCE

KOMENTÁŘ Ú8

Ministerstvo vnitra

Kontroly chování účastníků provozu na pozemních komunikacích Policií ČR jsou pravidelně prováděny se zaměřením na dílčí cíle NSBSP.

V krajích ČR měření rychlosti vozidel na pozemních komunikacích, které jsou v působnosti obce, provádí jen hlavní město Praha.

Stejně tak plnění dalších aktivit uvádí jen hlavní město Praha.

OPATŘENÍ Ú9

PŮSOBENÍ NA NEJRIZIKOVĚJŠÍ SKUPINY ŘIDIČŮ

AKTIVITA

Ú9.1

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

Ú9.2

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

Ú9.3

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

Ú9.4

Úprava systému působení na opakované přestupce.

ODPOVĚDNÝ SUBJEKT

MINISTERSTVO DOPRAVY

KOMENTÁŘ Ú9

Věcný záměr zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích nebyl připraven, právní úprava je beze změny.

OPATŘENÍ Ú10

PŘÍSNĚNÍ LEGISLATIVNÍCH POSTIHŮ ZA NEBEZPEČNÉ A RIZIKOVÉ CHOVÁNÍ OHROŽUJÍCÍ OSTATNÍ ÚČASTNÍKY

AKTIVITA

Ú10.1

Zavedení účinnějších postihů při opakování porušení zákazu řízení.

Ú10.2

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

ODPOVĚDNÝ SUBJEKT

MINISTERSTVO DOPRAVY

KOMENTÁŘ Ú10

Věcný záměr novely zákona č. 361/2000 Sb. nebyl zpracován. Bude předmětem širších změn v přípravě novely zákona 361/2000 Sb.

OPATŘENÍ Ú11

APLIKACE SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY 2006/126/ES ZE DNE 20. PROSINCE 2006 O ŘIDIČSKÝCH PRŮKAZECH

AKTIVITA

Ú11.1

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

ODPOVĚDNÝ SUBJEKT

MINISTERSTVO DOPRAVY

KOMENTÁŘ

Směrnice byla transponována do právního řádu ČR v roce 2015 zákonem č. 48/2016 Sb., s účinností od 20. 2. 2016.

Shrnutí plnění aktivit Ú – ÚČASTNÍK

Dopravní výchova byla zařazena do Rámcových vzdělávacích programů. Opatření bylo naplněno již v roce 2013.

Metodická podpora pro začlenění dopravní výchovy ve spolupráci s pracovní skupiny MŠMT a MD byla vypracována pro 1-9. ročník základní školy. Je zveřejněna na webových stránkách MD, samostatného oddělení BESIP.

Data z oblasti dětských dopravních úrazů jsou sbírána a analyzována Národním registrem dětských úrazů (NRDÚ). Kolekce dat je sbírána již od roku 2003. ÚZIS zajišťuje Národní registr úrazů, tedy i úrazů dětí, a to od roku 2016.

Vzdělávací program „Dopravní úrazy jako nejčastější příčina dětských úrazových úmrtí“ byl akreditován MŠMT v rámci systému dalšího vzdělávání pedagogických pracovníků pod č. j. MŠMT - 9856/2016-1-366 ze dne 3. 3. 2016, s platností do roku 2019. Materiální nebo metodická pomoc pro realizaci dopravné výchovy v mateřských školách kraje poskytují.

Ministerstvo dopravy se významně zapojilo do preventivních aktivit v rámci novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích.

S aktivitami BESIP je možno se seznámit na stránkách www.ibesip.cz

Ministerstvo obrany pokračuje v kampani zaměřené na používání bezpečnostních pásů prevencí i kontrolami.

Ministerstvo zdravotnictví prostřednictvím promoakcí oslovilo cyklisty.

Aktivity zaměřené na stárnoucí populaci byly realizovány.

Do prevence úrazů a poskytování první pomoci se zapojily: KHS Zlínského kraje ve spolupráci s ČČK.

V rámci Národních dnů bez úrazů MZ ČR vyhlášena kampaň „Dej životu zelenou“.

Zdravotní ústav se sídlem v Ústí nad Labem realizoval „Program primární prevence“- „Hravě bez úrazů I“ a „Hravě bez úrazů II“.

Ministerstvo vnitra uskutečnilo preventivní informační aktivity zaměřené na nebezpečí plynoucí z užívání návykových látek.

Od roku 2015 probíhají nové kvalifikační kurzy pro prohlubování odborných znalostí policistů v oblasti pro rozpoznání vnějších projevů požití alkoholu nebo jiné návykové látky u řidičů.

Ministerstvo obrany k preventivnímu informování svých zaměstnanců využívá každoroční školení řidičů a prezentace bezpečnosti silničního provozu v rámci prevence rizikového chování.

Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy má vytvořeny výukové a metodické materiály, vhodné pro preventivní působení v oblasti užívání alkoholu a jiných návykových látek účastníky silničního provozu a jsou využívány.

Ve většině krajů byly uskutečněny preventivní informační aktivity zaměřené na nebezpečí plynoucí z užívání návykových látek.

Ministerstvo dopravy v roce 2016 zpracovalo věcný záměr novely zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, pro zajištění vyšší odborné úrovně učitelů autoškol a přípravy nových řidičů.

Věcný záměr novely zákona č. 361/2000 Sb. byl zpracován v roce 2016.

Přehodnocení podmínek pro provozování autoškol úpravou zákona č. 247/2000 Sb. bylo provedeno - úprava provozování autoškol (§8a).

Výkon SOD v oblasti autoškol je prováděn KÚ.

Ministerstvo dopravy pravidelně aktualizuje informace na stránkách <http://www.ibesip.cz>.

Veřejnost je pravidelně informována o přijatých právních úpravách prostřednictvím webové stránky <http://www.ibesip.cz/cz/legislativa/silnicni-zakon-s-komentarem>.

V roce 2016 byla veřejnost intenzivně informována o novele zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, zaměřenou na zvýšení viditelnosti chodců, resp. o povinnosti chodců nosit reflexní prvky mimo obec.

Ministerstvo vnitra má opatření v gesci MV a Policie ČR vyplývající z Národní strategie bezpečnosti silničního provozu jsou rozpracována v Resortním akčním plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu (RAP).

Ministerstvo obrany má vypracovanou Resortní strategii.

Krajskou strategii má vytvořenou ani ne polovina krajů v ČR. Je zapotřebí zdůraznit, že krajská strategie je významným dokumentem, kde jsou specifikovány problémové oblasti kraje a určeny odpovědné subjekty za plnění aktivit. Bez podrobné specifikace problémových oblastí a vytvoření nástrojů jak s nimi pracovat, resp. jak a kdo bude kontrolovat jejich plnění, nebude snadné dosáhnout cíle NSBSP pro rok 2020.

Pro již vytvořené krajské strategie je zapotřebí zdůraznit nezbytnost revize a aktualizace strategií tak, aby byl kompatibilní s NSBSP 2017-2020, ale odrážela krajská specifika.

Vyhodnocení účinnosti zákona č. 361/2000 Sb., v souladu s cíli NSBSP, nebylo v roce 2016 provedeno.

Novela zákona zavádějící za důkazní prostředek na zjištění přítomnosti návykových látek technické prostředky nebyla připravena.

Novela zákona č. 361/2000 Sb., upravující vymahatelnost sankčního práva v oblasti silniční dopravy, nebyla v roce 2016 provedena.

Nástroje na motivaci účastníků silničního provozu k dobrovolné akceptaci společností požadovaného chování byly vypracovány a jsou pravidelně zveřejňovány na stránkách MD.

Legislativní úpravy bodového systému byly navrženy, ale v roce 2016 nebyly přijaty.

Legislativa v oblasti přeshraničního vymáhání sankcí za spáchání dopravních deliktů je platná od roku 2016.

Věcný záměr zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích nebyl připraven. Bude předmětem širších změn v přípravě novely zákona 361/2000 Sb.

Směrnice byla transponována do právního řádu ČR v roce 2015 zákonem č. 48/2016 Sb., s účinností od 20. 2. 2016.

Operativní opatření ke zkrácení doby od zjištění doby přestupku až do vymožení sankce je v přípravě od roku 2016.

Ministerstvo vnitra využívá pro motivaci k dodržování pravidel silničního provozu zejména preventivní a osvětovou činnost Policie ČR.

Ministerstvo financí provedlo legislativní a metodická opatření ke zvýšení vymahatelnosti sankcí. Činnost Celní správy je cíleně zaměřená na zvýšení vymožení uložených sankcí ve správním řízení a na místě nevybraných.

Ministerstvo vnitra provádělo kontroly chování účastníků provozu na pozemních komunikacích Policí ČR se zaměřením na dílčí cíle NSBSP.

V krajích ČR měření rychlosti vozidel provádí jen hlavní město Praha.

5 SOUHRNNÝ KOMENTÁŘ K PLNĚNÍ AKTIVIT OBCEMI

Obce s rozšířenou působností, tzv. ORP mají odpovědnost občany obcí a měst v daném ORP. Mají bezprostřední kontakt nejen v obyvateli, ale znají problematiku daného ORP „zblízka“.

Mohou tak mnohem lépe reagovat na potřeby obyvatel a na jejich impulzy ke zvýšení jejich bezpečnosti. Za plnění aktivit uvedených v Akčním programu se za 2016 vyjádřilo celkem 122 obcí s rozšířenou působností.

Zde je podán souhrn aktivit realizovaných ORP v roce 2015:

Počet prováděných BI a BA se stává i u ORP nástrojem pro zvyšování bezpečnosti pozemních komunikací – v Libereckém kraji, Ústeckém kraji a Kraji Vysočina.

Vzhledem k tomu, že provádění BI je jedním z nástrojů bezpečné pozemní komunikace, mělo by každé ORP disponovat alespoň jedním odborně vzdělaným a certifikovaným auditorem. Navíc je síť místních komunikací ve správě ORP mnohem delší a vykazuje vysokou dopravní zátěž občany daného ORP. Proto je zapotřebí eliminovat nehodové lokality a případně odstraňovat místa, která jsou na MK nebezpečná. A právě k tomuto je nástroj bezpečné infrastruktury – provádění bezpečnostních inspekcí, určen.

Problematika nepovolených reklamních zařízení, jejich odhalování a odstraňování se měl s novelou zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, dostat do každodenní praxe správců PK. Počet odstraněných reklamních zařízení je stále nedostatečný.

Výstavba obchvatů je převážně ve stavu ZÚR, případně PÚR. Převažuje příprava projektů v obcích do 10 tisíc obyvatel a pak přípravná fáze anebo výstavba obchvatů v obcích mezi 49–20 tisíci obyvatel.

Realizace „Zón 30“ se v ORP se opět mírně proti předcházejícímu roku zvýšila. Je nutno zdůraznit, že se jedná o nízkonákladové opatření s dobrým výsledkem a dopadem na zvýšení bezpečnosti obyvatel, především na obslužných komunikacích obcí a měst. Navíc obyvatelé tak získají i klidnější místa k životu.

Potěšujícím zjištěním v plnění aktivit je zvýšená kontrola dopravního značení. Bez dobře čitelného dopravního značení není možná bezpečná pozemní komunikace. Pozornost této problematice věnuje především ORP ve Středočeském kraji, Ústeckém, Libereckém, Olomouckém, Moravskoslezském kraji.

Problematice revize a odstraňování nevyhovujících povrchových vlastností vozovek je, dle informace za rok 2016, věnována pozornost, což je na rozdíl od předcházejícího období pozitivní zjištění.

Problematika přechodů je řešena v jednotlivých ORP na různé úrovni, ale jen v řádech jednotek v každém ORP. Pozitivní je, že se vůbec tato problematika řeší. Dopravní

nehody chodců – zranitelných účastníků provozu jsou nehody s vážnými následky a úprava přechodů je jedním z řešení, které je mohou v intravilánu pomoci snížit.

Práci s obyvateli ORP, především s dětmi a mládeží, je již tradičně věnována patřičná pozornost. Obce a města věnují této problematice finanční a materiální podporu. Preventivními aktivitám zaměřeným na problematiku návykových látek věnují pozornost jen některá ORP. V této oblasti je prostor pro zvýšení aktivit. Příkladem jsou některé obce v ORP Středočeského kraje, Karlovarského, Ústeckého, Libereckého, Pardubického, Kraje Vysočina, Jihomoravského a Moravskoslezského kraje.

Místní Strategii bezpečnosti silničního provozu má zpracovanou pouze:

Mělník, Vlašim, Děčín, Přelouč, Pacov, Třebíč, Hodonín, Kuřim, Šlapanice, Prostějov, Havířov, Nový Jičín, Rýmařov, Vizovice a Vsetín. Zda nedošlo k záměně se Strategií celorepublikovou, resp. s poskytováním informací o jejím plnění, lze jen spekulovat. Zpracovateli není známa žádná místní strategie bezpečnosti silničního provozu, která by byla kompatibilní s NSBSP 2020.

K problematice vymáhání sankcí za přestupky se obce staví jednotně: Od roku 2016 je zvýšeno vymáhání.

Dozor a dohled ze strany městské policie je prováděn, především na vybraných přechodech a v exponovaných hodinách.

Souhrnně lze konstatovat, že se v ORP zvýšila realizace ve vybraných aktivitách Akčního programu. Problémem zůstávají aktivity zaměřené na bezpečnou pozemní komunikaci, resp. první tři aktivity.

6 ZÁVĚR

Strategické cíle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011–2020, která byla schválena usnesením Vlády ČR č. 599 ze dne 10. srpna 2011, odvozené pro rok 2016 **nebyly splněny**.

V roce 2016 bylo sice dosaženo snížení počtu usmrčených osob. Oproti roku 2015 se snížil počet usmrčených do 24 h o 115 osob, ale stanoveného cíle pro rok 2016 nebylo dosaženo.

Poprvé od roku 2009 (kromě roku 2011) došlo k nárůstu počtu těžce zraněných osob. Oproti roku 2015 se zvýšil počet těžce zraněných osob o 40 osob. Oproti vytýčenému předpokladu je počet těžce zraněných vyšší o 25 osob.

Výrazný pokles počtu usmrčených osob v roce 2015 sice přispěl k poklesu ukazatele závažných následků nehod, který se oproti roku 2015 snížil o 8,1 %, ale jeho hodnota je oproti předpokládané úrovni stále vyšší (o 7,9 %).

Průměrný roční pokles se při stanovení strategických cílů předpokládal u usmrčených o 5,5 % a u počtu těžce zraněných osob o 3,6 %. Těchto výsledků nebylo u počtu usmrčených dosaženo. Průměrný pokles do roku 2015 oproti výchozímu roku byl u usmrčených osob pouhých 3,5 %. Dochází k ohrožení naplnění cílů stanovených pro rok 2020 a pokračuje tak zaostávání v dosažení předpokládaného stavu do roku 2020, které se dále prohlubuje.

Toto tvrzení vyplývá i z mezinárodního porovnání úrovně nehodovosti v České republice se zeměmi EU. Na tomto trendu příliš nezměnila ani realizace pátého roku NSBSP a výrazný pokles počtu usmrčených. V porovnání zemí EU se ČR dostala na 19. místo a s počtem 58 usmrčených osob na 1 mil. obyvatel překračovala stále o 18 % průměr států EU. V roce 2009 však byla ČR na 18. místě a s počtem 86 usmrčených osob na 1 mil. obyvatel překračovala o 23 % průměr států EU. V roce 2015 se propadla až na 21. místo a překračovala o 36 % průměr zemí EU. Ačkoliv se ČR v roce 2016 dostala před Maďarsko a Slovinsko, nepodařilo se jí předstihnout Portugalsko, Kypr a Belgie, jejichž pozice byla v roce 2015 jen o málo lepší.

OPROTI STANOVENÝM PŘEDPOKLADŮM REALIZACE NSBSP ZEMŘELO NA NAŠICH SILNICÍCH V LETECH 2012–2016 O 336 OSOB VÍCE.

Tato situace potvrzuje oprávněnost přijaté revize NSBSP, ale i nastartování podstatné změny systémových podmínek její realizace.

Shrnutý republikový vývoj a jeho mezinárodní porovnání doplňuje hodnocení naplňování strategických cílů v jednotlivých krajích ČR souhrnně na všech komunikacích bez ohledu na jejich vlastnictví. Nejlepšího výsledku dosáhl Karlovarský kraj, za ním následuje kraj Liberecký kraj a Kraj Vysočina. Další příčky patří Plzeňskému kraji a Ústeckému kraji. Velmi neuspokojivý vývoj vykazují kraj Středočeský, Zlínský a Pardubický.

Dle zhodnocení ekonomických dopadů způsobených nehodovostmi patří do skupiny s nejvyšším dopadem na 1 obyvatele přesahující částku 7 tis. Kč kraj Středočeský, Ústecký a hl. m. Praha. Naopak nižší dopady s částkou pod 6 tis. Kč vykazují kraj Moravskoslezský, Plzeňský, Jihomoravský, Zlínský a Karlovarský. Nejlepším krajem, z tohoto pohledu, je kraj Moravskoslezský se ztrátou na 1 obyvatele dokonce nižší než 5 tisíc Kč.

Z hlediska zhodnocení dle úrovně odpovědnosti ve srovnání s uvedeným celostátním vývojem se vývoj a výsledky roku 2016, obdobně jako v předchozích letech, na jednotlivých druzích komunikací výrazně liší.

Na dálnicích celkový vývoj závažných následků nehod dle ekvivalentu závažnosti situace na dálnicích z dlouhodobého pohledu stagnuje a je horší než ve výchozím roce 2009. I při uvedeném nárůstu délky dálnic i nárůstu dopravního výkonu nelze považovat vývoj nehodovosti na dálnicích za uspokojivý.

Poslední vývoj závažných následků na silnicích I. tříd se díky poklesu počtu usmrčených i těžce zraněných jeví jako pozitivní a ekvivalent závažnosti nehod dosáhl nejnižší hodnoty za sledované období. Nicméně všechny ukazatele zaostávají za stanoveným předpokladem pro rok 2016, proto je třeba ho označit jako nedostatečný. V intravilánu dochází k menšímu počtu závažných následků než v extravilánu. V intravilánu i extravilánu je dominantním druhem nehody srážka s jedoucím nekolejovým vozidlem a příčiny jsou zejména v nedodržování pravidel silničního provozu a v neohleduplném chování řidičů. V intravilánu jsou navíc závažným problémem srážky s chodcem. V extravilánu se závažné následky způsobené tímto typem srážek podařilo snížit, což může být způsobeno i zavedením zákonné povinnosti nosit reflexní prvky.

Na silnicích II. a III. třídy došlo rovněž k celkovému zlepšení situace v roce 2016 oproti roku 2015 u kategorie usmrcených (pokles o 54 osob). V kategorii těžce zraněných došlo k mírnému nárůstu (o 6 osob). Přesto ekvivalent závažnosti demonstruje pozitivní vývoj situace, když je dosaženo lepšího než předpokládaného výsledku. Při porovnání s celostátním průměrem za roky 2009 - 2016 jsou na těchto komunikacích výsledky pozitivní u všech tří ukazatelů. Oproti roku 2009 poklesl počet usmrcených o 39 %, počet těžce zraněných o 37,0 % a ekvivalent závažnosti nehod o 37,7 %. Vytyčený předpoklad byl dosažen v kategorii těžce zraněných a v celkové hodnotě ekvivalentu závažnosti nehod. Při porovnání vývoje ekvivalentu závažnosti nehod byl nejlepší celkový vývoj zaznamenán v kraji Plzeňském, Karlovarském a Ústeckém. Naopak ve vývoji zaostávají kraje Královehradecký, Pardubický a Jihomoravský.

Stav nehodovosti na místních komunikacích je ve všech sledovaných parametrech horší, než předpokládaný stav a pokračuje v nepříznivém trendu roku od roku 2012. Snižování závažných následků nehod na místních komunikacích je pod celostátním průměrem.

Na komunikacích hl. m. Prahy bylo v roce 2016 dosaženo kvalitního výsledku a došlo k naplnění předpokládaného cíle. Počet těžce zraněných osob opět pokračoval v mírném poklesu, ale díky výsledkům předchozích let již překročil cílový stav roku 2020 – pokles o 45,2 %. Platí to i pro celkový obraz vyjádřený ekvivalentem závažnosti nehod, který ve srovnání s rokem 2009 poklesl o 46,4 %! Souhrnně je stále vývoj závažných následků nehod na komunikacích hl. m. Prahy ukázkovým příkladem řešení nehodovosti v naší republice.

Při hodnocení plnění dílčích cílů je třeba upozornit na jednotlivé závěry:

- Vývoj vážných následků nehod dětí zaznamenal jen mírné zlepšení, které je však poznamenáno nárůstem jejich podílu na počtu usmrcených. Prakticky ve všech ukazatelích nedosáhl předpokládaných hodnot.
- Vývoj vážných následků nehod chodců zaznamenal v roce 2016 zlepšení. Jeho průběh má však kolísavý charakter a proto je třeba přistupovat k pozitivním výsledkům s dlouhodobějším nadhledem a faktem nenaplnění stanovených předpokladů. Redukce vážných následků nehod nedosáhla stanoveného předpokladu.

- Vývoj vážných následků nehod cyklistů i přes signifikantní pokles počtu usmrcených je stále nedostatečný. Jedná se o skupinu, kde se nedaří dosáhnout potřebného snížení.
- Vývoj vážných následků nehod motocyklistů byl výrazně příznivý. Celkově došlo v úrovni závažných následků nehod u motocyklistů k poklesu.
- Vývoj vážných následků při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel byl v roce 2016 příznivý.
- U vážných následků při nehodách s účastí starších osob se stejně jako v kategorii dětí, chodců a cyklistů nedaří dosáhnout potřebného snížení. Starší občané již tvoří téměř čtvrtinu obětí dopravních nehod v silničním provozu!!!
- Ve vývoji vážných následků způsobených řízením pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v roce 2016 byl otočen negativní trend posledních let a dosažené hodnoty jsou nižší než stanovený předpoklad.
- V roce 2016 pokračoval u závažných následků nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí velmi příznivý výsledek a všechny ukazatele vykázaly nižší hodnoty oproti stanoveným předpokladům.
- Ve vývoji vážných následků způsobených agresivním způsobem jízdy se udržel příznivý trend dosažený v roce 2015 a všechny ukazatele vykázaly nižší hodnoty oproti stanoveným předpokladům.

Vyhodnocení realizace opatření uvedených v NSBSP věnovaly odpovědné subjekty velké úsilí a péči, které je třeba ocenit. **Do vyhodnocení plnění aktivit Akčního programu v roce 2016 se zapojily obce s rozšířenou působností.** Do tohoto vyhodnocení poskytlo informace 122 obcí. Je to sice méně, než v roce 2015, ale i tato informace je vyjádřením zájmu samosprávy v oblasti bezpečnosti na pozemních komunikacích výrazným signálem. Obce mají zájem o zvýšení bezpečnosti svých občanů. Obce se výrazně profilují v oblasti působení na účastníka provozu na pozemních komunikacích a to především v oblasti prevence a podpory vzdělávání a výchovy.

Kromě humánní stránky zmařených životů a lidského utrpení má nehodovost na pozemních komunikacích i obrovské ekonomické dopady. Podle předběžných výpočtů došlo v roce 2016 v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích k celospolečenským ztrátám v celkové výši

cca 68 mld. Kč

Významnou podporu pro modifikaci dosavadních nápravných opatření a nalezení efektivnějších řešení lze získat z probíhajícího projektu řešeného CDV – Hlubková analýza silničních dopravních nehod. Tento projekt se systémově zabývá analýzou příčin,

průběhu a následků konkrétních nehod bezprostředně po jejich vzniku. Součástí projektu je i věcně podložený návrh konkrétních řešení pro danou lokalitu, jejichž realizací by bylo možné obdobné nehodě předejít. Dále jsou získané poznatky analyzovány a z nich odvozeny obecnější závěry pro systémové odhalení příčin nehod v určitých charakteristických podmínkách. Z návrhů jednotlivých opatření se rovněž získává nejen fundovaný přehled o nejfrekventovanějších kauzálních souvislostech nehod, ale i o nejčastěji se vyskytujících závadách vedoucích k nehodám. Na jejich odstranění pak lze cíleně zaměřit potřebná bezpečnostní opatření. Takto získané poznatky se již promítly do opatření specifikovaných v Akčním programu revize NSBSP .

PŘÍLOHA 1

Podrobné plnění strategických cílů a dílčích cílů na dálnicích a silnicích I. třídy v roce 2016

PŘÍLOHA 2

Plnění strategických cílů a dílčích cílů na silnicích II. a III. třídy celostátně v roce 2016

PŘÍLOHA 2A-2N

Plnění strategických cílů a dílčích cílů na silnicích II. a III. třídy v jednotlivých krajích ČR v roce 2016

PŘÍLOHA 3

Plnění strategických cílů a dílčích cílů na místních komunikacích

PŘÍLOHA 4

Plnění strategických cílů a dílčích cílů na pozemních komunikacích hlavního města Prahy

PŘÍLOHA 5

Podrobné údaje týkající se vyhodnocení plnění aktivit uvedených v Akčním programu NSBSP odpovědnými subjekty v roce 2016

PŘÍLOHA 6

Podrobné údaje týkající se vyhodnocení plnění aktivit uvedených v Akčním programu NSBSP za obce v roce 2016

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK – abecedně

ADR	Evropská dohoda o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí
AETR	Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě
oddělení BESIP	samostatné oddělení Ministerstva dopravy
CDV	Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
ČČK	Český červený kříž
ČSN	česká státní norma
DBA	dopravně bezpečnostní akce
DDH	dětské dopravní hřiště
DZ	dopravní značení
EU	Evropská unie
ITS	inteligentní dopravní systémy
MD	Ministerstvo dopravy
MF	Ministerstvo financí
MŠ	mateřská škola
MK	místní komunikace
MO	Ministerstvo obrany
MP	městská policie
MŠMT	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
MV	Ministerstvo vnitra
MZ	Ministerstvo zdravotnictví
NNO	nezávislé neziskové organizace
NSBSP 2010	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2004–2010 a její návazná Revize a aktualizace na období 2008–2010 (2012)
NSBSP	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011–2020
ORP	obec s rozšířenou působností
OS	ozbrojené síly
PČR	Policie České republiky
PÚR	politika územního rozvoje

ŘSDP PP ČR	Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SOD	Státní odborný dozor
STK	Stanice technické kontroly
SÚS	Správa a údržba silnic
SZÚ	Státní zdravotní ústav
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TEN-T	transevropská dopravní síť
TP	technické podmínky
VP	vojenská policie
ZŠ	základní škola
ZÚR	zásady územního rozvoje

POUŽITÉ ZKRATKY KRAJŮ ČR:

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

Zdroj: ČSÚ, Zkratky názvů krajů a okresů