

## **PŘÍLOHA E**

### **OBSAH**

POROVNÁNÍ NEPŘÍMÝCH UKAZATELŮ BEZPEČNOSTI VE VYBRANÝCH KRAJÍCH .....	2
RYCHLOSTI VOZIDEL .....	2
POUŽÍVÁNÍ BEZPEČNOSTNÍCH PÁSŮ .....	4
SVÍCENÍ VE DNE .....	5
POUŽÍVÁNÍ MOBILNÍCH ZAŘÍZENÍ ZA JÍZDY .....	6

### POROVNÁNÍ NEPŘÍMÝCH UKAZATELŮ BEZPEČNOSTI VE VYBRANÝCH KRAJÍCH

Referenční body byly vybrány v rámci řešení evropského projektu SafetyNet, ze kterého bylo také vycházeno při stanovení systému sběru NUB pro ČR v roce 2005. Body byly voleny tak, aby dopravně inženýrské charakteristiky vybraných bodů byly podobné a bylo možné provádět srovnání dat v jednotlivých krajích (např. intenzity apod.). Jsou sledovány jak silnice I. a II. třídy, tak i vybrané komunikace a průjezdní úseky silnic I., II. a III. tříd v intravilánu. Základní síť referenčních bodů obsahuje 91 lokalit, sedm pro každý ze 13 krajů (vyjma Prahy). Jednotlivé kategorie komunikací jsou v každém kraji zastoupeny takto:

- 4 referenční body v extravilánu (2 referenční body na silnicích I. třídy, 2 referenční body na silnicích II. třídy),
- 3 referenční body v intravilánu (každý ve městě jiné velikosti – města jsou rozdělena na kategorie do 3 tisíc obyvatel, města s 10-35 tisíci obyvatel, města s více než 35 tisíc obyvatel a krajské město).

Byla zpracována data ze všech 91 referenčních bodů základní sítě.

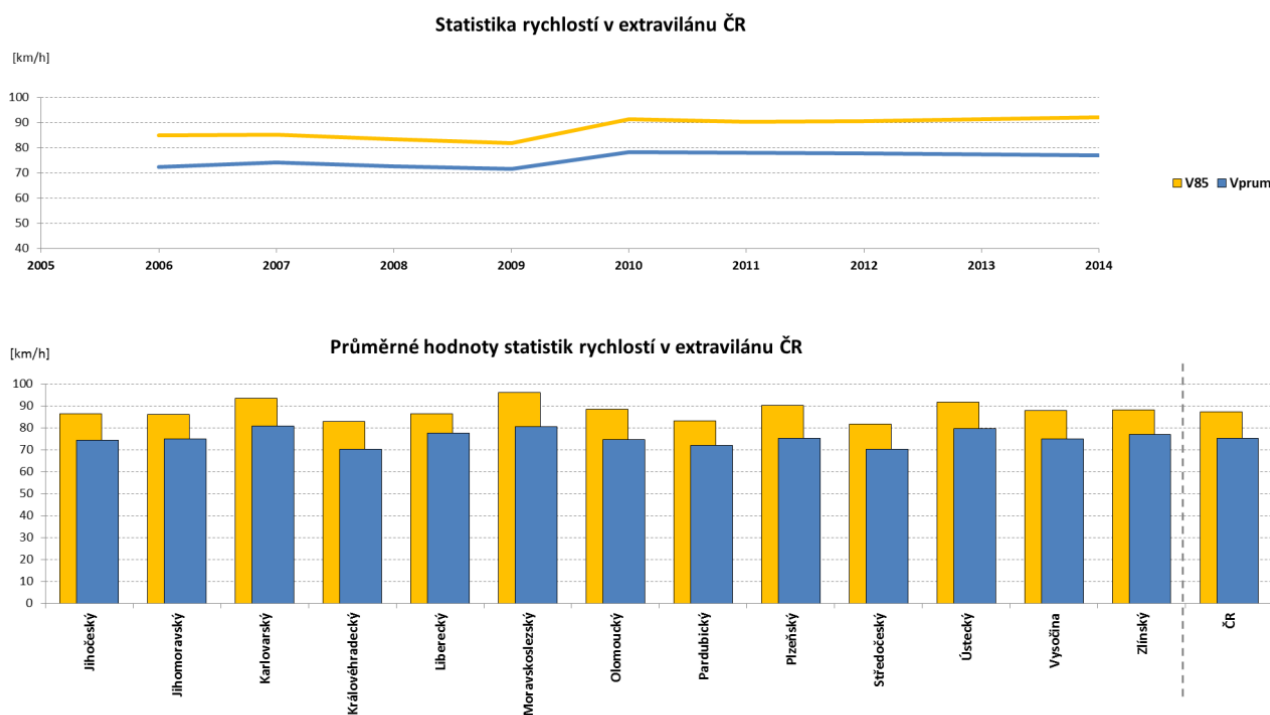
Výsledky NUB pro:

- rychlosti vozidel,
- používání bezpečnostních pásů,
- svícení ve dne,
- užívání mobilních zařízení řidiči za jízdy.

### RYCHLOSTI VOZIDEL

Pro statistické vyhodnocení se používá  $V_{85}$ , což je rychlostní charakteristika dopravního proudu, která vyjadřuje rychlost, kterou nepřekračuje 85 % vozidel (tedy 85 % z celkového počtu vozidel jede touto rychlostí nebo rychlostí nižší).  $V_{prum}$  je pak průměrná rychlost vozidel.

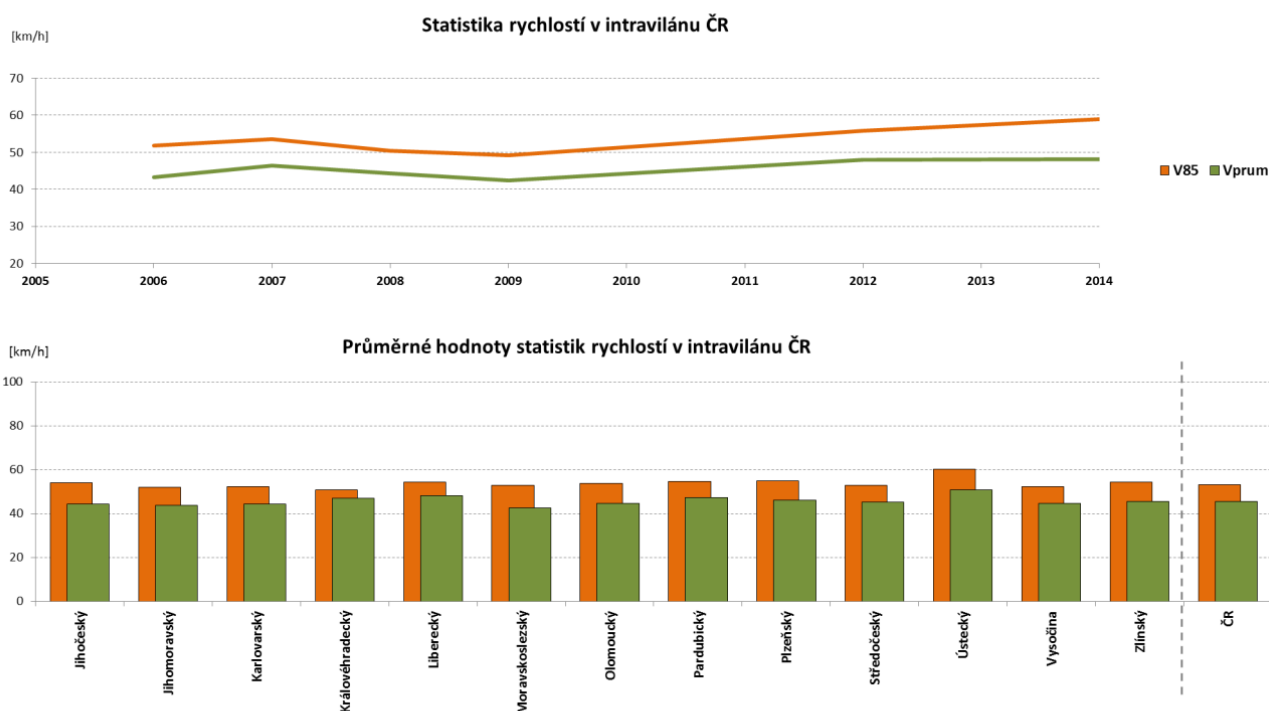
## BEZPEČNĚ NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS



Graf 1: Rychlosti vozidel v extravilánu. Horní řada uvádí vývoj rychlostí v letech 2006-2014 (pro ČR); spodní graf – rychlosti v jednotlivých krajích a v ČR.

Z doložené statistiky rychlostí vozidel vyplývá, že dlouhodobý průměr rychlost  $V_{85}$  v extravilánu v ČR je 87 km/h, z vývojového grafu je patrné, že tato rychlost v posledních letech stoupá o cca 1 km/h ročně. Kraj, kde byly v rámci měření NUB zjištěny průměrně nejvyšší rychlosti, je Moravskoslezský, s rychlostí  $V_{85}$  96 km/h, naopak nejnižší rychlostí byly ve sledovaných místech ve Středočeském ( $V_{85} = 82$  km/h) a Pardubickém kraji ( $V_{85} = 83$  km/h).

# BEZPEČNĚ NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS



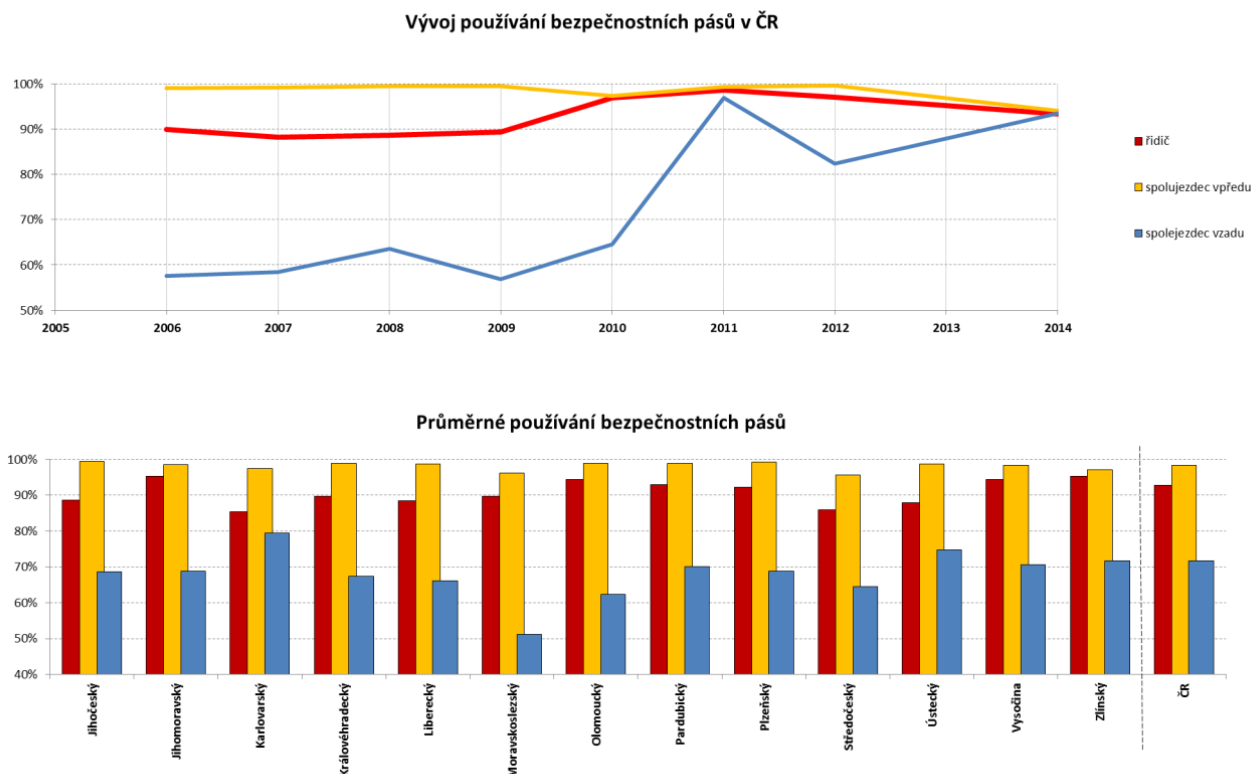
Graf 2: Rychlosti vozidel v intravilánu. Horní řada uvádí vývoj rychlostí v letech 2006-2014 (pro ČR); spodní graf – rychlosti v jednotlivých krajích a v ČR.

Dlouhodobým sledováním rychlostí v intravilánu bylo zjištěno, že  $V_{85}$  je v ČR 53 km/h. I zde, stejně jako v extravilánu, je trend stoupající, v posledních třech letech o přibližně 3 km/h ročně, což je více než v extravilánu. V rámci měření NUB bylo zjištěno, že nejvyšších rychlostí v obci je dosahováno v kraji Ústeckém ( $V_{85} = 60$  km/h). Na grafu s vývojem je patrný v intravilánu postupný nárůst rychlostí. Ze zvětšující se vzdálenosti křivek v posledních letech pro rychlosti  $V_{85}$  a  $V_{prum}$  vyplývá, že dochází ke snížení homogenity dopravního proudu, tedy že rostou rozdíly mezi rychlostmi jednotlivých vozidel, resp. přibývá řidičů s extrémnějšími rychlostmi, odlišných od průměrné rychlosti.

## POUŽÍVÁNÍ BEZPEČNOSTNÍCH PÁSŮ

Sledování používání bezpečnostních pásů na zadních sedadlech pak může být mírně ovlivněno nejen vzrůstajícím počtem vozidel se stíněním zadních oken, ale také jinými zábranami, které mohou zkreslit pozorování (např. sluneční clony na oknech apod.). Tímto se postupně snižuje vzorek vozidel, u kterých je možné provádět sledování poutání osob na zadních sedadlech. Tento efekt pak může v omezené míře ovlivnit procentuální podíl při pozorování nepřipoutaných spolujezdců na zadních sedadlech.

## BEZPEČNĚ NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDĚHO Z NÁS



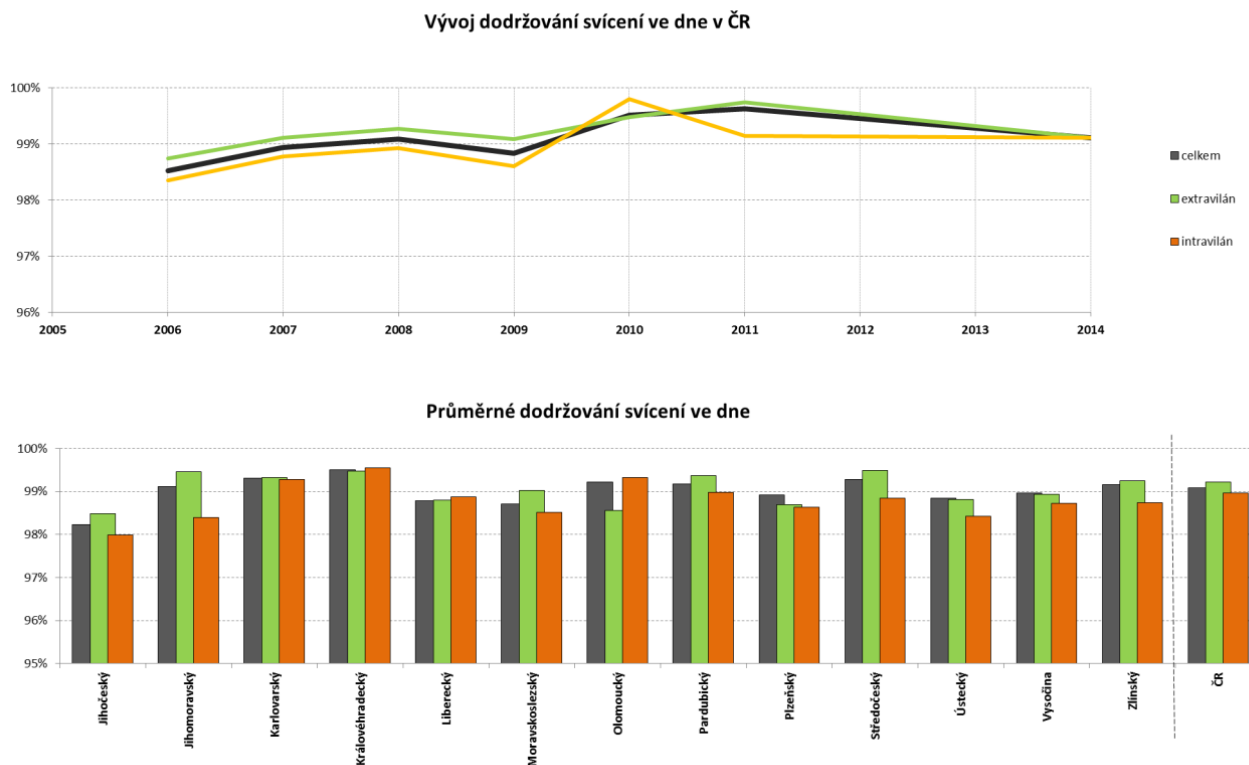
Graf 3: Používání bezpečnostních pásů. Horní řada uvádí vývoj používání bezpečnostních pásů v jednotlivých letech; spodní graf – průměrné používání v jednotlivých krajích a v ČR ve sledovaných letech.

Z dlouhodobého sledování bylo zjištěno, že průměrně se poutá v ČR více jak 92 % řidičů, více jak 98 % spolujezdců vpředu a pouze necelých 72 % spolujezdců vzadu je připoutáno. Rozdíl mezi poutáním řidičů v jednotlivých krajích je do 10 %, u spolujezdců vpředu je tento rozdíl do 4 %. Největší rozdíl je v poutání osob na zadních sedadlech. Zajímavý je snižující se počet poutajících se spolujezdců na předním sedadle.

### SVÍCENÍ VE DNE

Předmětem sledování bylo, zda vozidla za jízdy mají rozsvícená obrysová a potkávací světla, nebo světla pro denní svícení. Od července roku 2006 v České republice musí mít motorové vozidlo za jízdy rozsvícená obrysová a potkávací světla nebo světla pro denní svícení, pokud je jimi vybaveno, v souladu se zákonem č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Příčinou až 50 % dopravních nehod a přibližně 80 % srážek na křižovatkách a silnicích ve městech je skutečnost, že řidič nezahledne druhé vozidlo včas.

## BEZPEČNĚ NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS



Graf 4: Dodržování svícení vozidel ve dne. Horní řada ukazuje vývoj dodržování svícení v ČR v jednotlivých letech; spodní graf – průměrné používání v jednotlivých krajích a v ČR ve sledovaných letech.

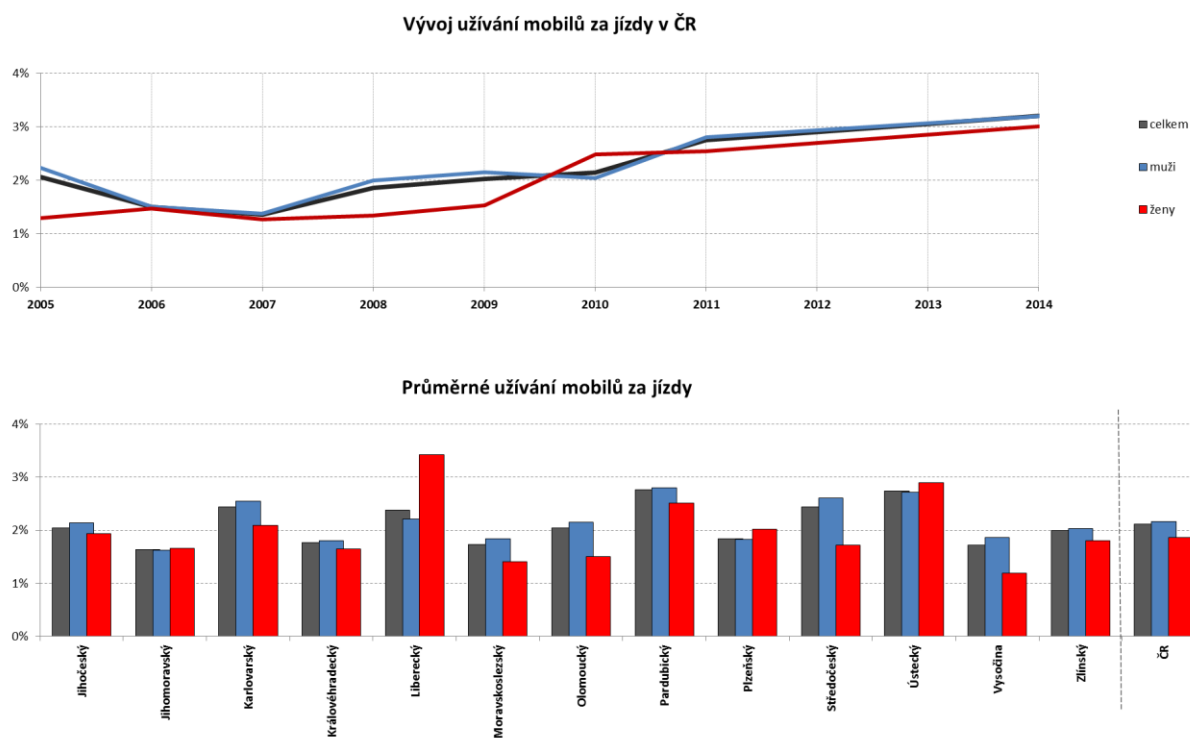
Sledováním bylo zjištěno, že průměr ČR dodržuje svícení ve dne 99 % řidičů, a to jak v extraviľánu, tak v intraviľánu. Tento ukazatel dlouhodobě vykazuje vysokou míru dodržování, rozdíly mezi kraji jsou v jednotkách procent.

## POUŽÍVÁNÍ MOBILNÍCH ZAŘÍZENÍ ZA JÍZDY

Dle zákona č. 361/2000 Sb.<sup>1</sup>, o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů a zákonů souvisejících, § 7 nesmí při jízdě vozidlem řidič držet v ruce, nebo jiným způsobem, telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení. Bylo prokázáno, že pokud řidič během jízdy telefonuje, jsou zpomaleny jeho reakce, např. při náhlém brzdění.

<sup>1</sup> <http://www.ibesip.cz/data/web/soubory/legislativa/361-od-20-02-2016.pdf>

## BEZPEČNĚ NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDĚHO Z NÁS



Graf 5: Používání mobilních zařízení za jízdy. Horní řada ukazuje vývoj užívání mobilních zařízení řidiči v ČR za jízdy; spodní graf – průměrné používání v jednotlivých krajích a v ČR ve sledovaných letech.

Při sledování lokalit bylo zjištěno, že za jízdy používá v ČR téměř 3% řidičů mobilní zařízení. Na silnicích je možné potkat o něco málo více telefonujících mužů při řízení vozidla než žen. Z dlouhodobého pohledu je na tom nejlépe kraj Jihomoravský, nejhůře Pardubický a Ústecký.<sup>2</sup>

<sup>2</sup> Zpracováno dle článku Simonová, E. et al: Porovnání nepřímých ukazatelů bezpečnosti ve vybraných krajích

## SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK – abecedně

BESIP	bezpečnost silničního provozu
oddělení BESIP	samostatné oddělení Ministerstva dopravy
CDV	Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
ČČK	Český červený kříž
ČSN	česká státní norma
DDH	dětské dopravní hřiště
DZ	dopravní značení
EU	Evropská unie
FZŠ	Fond zábrany škod
GŘ HZS	Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru
HZS	Hasičský záchranný sbor
ITS	inteligentní dopravní systémy
MD	Ministerstvo dopravy
MF	Ministerstvo financí
MM	magistrát města
MěÚ	městský úřad
MŠ	mateřská škola
MK	místní komunikace
MO	Ministerstvo obrany
MP	městská policie
NUB	nepřímé ukazatele bezpečnosti
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
ŘSDP PP ČR	Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SBJ	střediska bezpečné jízdy
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SOD	Státní odborný dozor
SŠ	střední škola
STK	Stanice technické kontroly
SÚS	Správa a údržba silnic



## BEZPEČNĚ NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

SZÚ	Státní zdravotní ústav
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TEN-T	transevropská dopravní síť
TP	technické podmínky
TSK HMP	Technická správa komunikací hlavního města Prahy
VaV	věda a výzkum
VP	vojenská policie
vozokm	vozokilometry
VP	vojenská policie
ZŠ	základní škola

### POUŽITÉ ZKRATKY KRAJŮ ČR:

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

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