



Ministerstvo dopravy



**Národní strategie  
bezpečnosti silničního provozu  
2011 - 2020**

## OBSAH

ÚVOD.....	4
ANALYTICKÁ ČÁST.....	6
1 ANALÝZA VÝVOJE NEHODOVOSTI V ČR.....	8
1.1 Celkový vývoj nehodovosti .....	8
1.2 Plnění Národní strategie na národní úrovni .....	9
1.3 Plnění z pohledu cíle EU .....	11
1.4 Ekonomický dopad nehodovosti .....	12
1.5 Plnění opatření v jednotlivých oblastech Strategie.....	15
A. Snížení počtu nehod a jejich následků způsobených nepřiměřenou rychlostí jízdy .....	15
B. Snížení počtu nehod a jejich následků způsobených nedáním přednosti v jízdě.....	17
C. Snížení počtu nehod a jejich následků zaviněných pod vlivem návykových látek.....	19
D. Snížení vážnosti následků nehod zvýšeným používáním zádržných systémů .....	21
E. Zvýšení ochrany zranitelných účastníků silničního provozu.....	22
F. Vytváření bezpečného dopravního prostoru.....	24
G. Zlepšení opatření bezprostředně po nehodě.....	25
H. Dopravní výchova.....	27
I. Zvýšení respektu účastníků silničního provozu k dodržování právní úpravy.....	28
J. Koordinování všech činností.....	32
K. Shrnutí a závěry.....	32
1.6 Identifikace prioritních problémových oblastí pro období 2011 - 2020.....	33
2 ANALÝZA VÝVOJE NEHODOVOSTI V ZAHRANIČÍ.....	47
2.1 Mezinárodní srovnání.....	47
2.2 Zkušenosti ze zemí s nejvyšším poklesem tragických následků nehodovosti .....	49
3 EVROPSKÝ PLÁN BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU.....	52
STRATEGICKÝ PLÁN.....	56
1. VÝCHODISKA.....	62
2. KONCEPČNÍ SCHÉMA .....	58
3. VIZE .....	59
4. VYTVOŘENÍ BEZPEČNÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU .....	60
5. STRATEGICKÉ CÍLE .....	61

6. DÍLČÍ CÍLE PRO SPECIFICKÉ PROBLÉMOVÉ OBLASTI .....	62
Děti .....	63
Chodci .....	63
Cyklisté .....	63
Motocyklisté .....	64
Mladí a začínající řidiči .....	64
Stárnoucí populace .....	65
Ovlivnění alkoholem a jinými návykovými látkami .....	65
Nepřiměřená rychlost jízdy .....	65
Agresivní způsob jízdy .....	66
7. SOUHRNNÝ PŘEHLED .....	67
8. NÁPRAVNÁ OPATŘENÍ .....	69
Bezpečná pozemní komunikace .....	69
Bezpečné dopravní prostředky .....	69
Bezpečné chování .....	70
9. SPOLUPŮSOBENÍ BEZPEČNÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU A DÍLČÍCH CÍLŮ PRO SPECIFICKÉ OBLASTI .....	72
10. ZODPOVĚDNOST ZA PLNĚNÍ STRATEGIE .....	73
11. ZAJIŠTĚNÍ VNĚJŠÍCH PODMÍNEK .....	76

## Úvod

Od roku 2001 bylo na českých silnicích usmrceno více než 10 000 lidí a čtyřikrát tolik bylo poznamenáno zraněními zásadně ovlivňujícími běžný život. Ekonomické ztráty způsobené nehodami a jejich následky znamenají pro stát náklady odpovídající 2 % HDP.

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 - 2020 je koncipována jako samostatný materiál Ministerstva dopravy, který vytyčuje cíle, základní principy i návrhy konkrétních opatření směřující k zásadnímu snížení nehodovosti na silnicích v České republice. Současně vytváří podmínky pro zapojení dalších resortů i všech ostatních subjektů, které mohou svou činností bezpečnost silničního provozu ovlivnit. Vychází z Dopravní politiky České republiky pro léta 2005 - 2013, která zakotvuje zlepšování vnitřní a vnější bezpečnosti dopravy za jeden z pěti specifických cílů české dopravní politiky.

Další rozvoj aktivit ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu je rovněž akcentován v programovém prohlášení vlády České republiky ze 4. srpna 2010: „**Vláda bude rozvíjet aktivity ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, zvyšovat informovanost účastníků silničního provozu a zkvalitňovat budování infrastruktury. Bude klást důraz i na další komunikační aktivity a zejména výchovu dětí a mládeže. Vláda pečlivě vyhodnotí účinnost bodového systému ve vztahu k provozu na pozemních komunikacích, odstraní neúměrné tvrdosti zákona, zvýší postih za delikty spojené s agresivitou řidičů a přímo ohrožující bezpečnost silničního provozu a zpřesní pravidla, kde dochází k dvojímu možnému výkladu. Vláda podpoří rozvoj cyklistické dopravy včetně legislativních opatření ve prospěch cyklistů. Vláda bude podporovat a rozvíjet inovační technologie, zejména návazné systémy družicové navigace pro řízení dopravního provozu a pro organizaci a zajištění mobility vedoucí ke zvýšení efektivity a bezpečnosti dopravy a lepší informovanosti jednotlivých skupin uživatelů dopravy.**“

Pro snížení obrovských zbytečných ztrát způsobených dopravní nehodovostí jsou hledána řešení na světové i evropské úrovni. Organizace spojených národů (OSN) se na svém zasedání v říjnu 2009 v Moskvě usnesla a na zasedání v březnu 2010 v New Yorku potvrdila své vyhlášení dekády 2011 - 2020 jakožto Dekády akcí pro vyšší bezpečnost silničního provozu ve světě. Dekáda akcí by měla pomoci zlepšit řízení bezpečnosti silničního provozu, zvýšit bezpečnost vozidel i infrastruktury a působit na chování účastníků silničního provozu. Obdobně zareagovaly i orgány Evropské unie vydáním Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011 - 2020, publikovaném v červenci 2010

a přijetím Závěrů Rady k tomuto Sdělení na prosincovém jednání Rady ministrů pro dopravu. 28. března 2011 Evropská komise zveřejnila Bílou knihu: Plán jednotného evropského dopravního prostoru na vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje. Cílem EK v oblasti bezpečnosti je do roku 2020 snížit počet dopravních nehod na polovinu a do roku 2050 snížit počet úmrtí v silniční dopravě téměř na nulu. Zásadní obsah Knihy vyžadující důkladné prostudování ze strany příslušných odborníků nemohl být s ohledem na datum její publikace zpracován do nové Strategie. V každém případě budou navrhované zásady brány v potaz při tvorbě dalších strategických materiálů.

K tomu, aby se nová strategie v České republice stala pro příští dekádu skutečně nástrojem pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu, byly již ve stadiu přípravy osloveny všechny subjekty (kraje, obce s rozšířenou působností, autoškoly, dopravci, dopravní podniky, velké firmy i soukromé subjekty, nevládní organizace a občanská sdružení), které mohou svými aktivitami ke snížení nehodovosti přispět. Cílem je, aby tato strategie reflektovala jejich potřeby, možnosti i nezbytné podmínky potřebné k realizaci nápravných opatření a vytvořily se podmínky pro její naplnění:

**Bezpečně na silnicích - právo a zodpovědnost každého z nás.**

## ANALYTICKÁ ČÁST

Analytická část shrnuje výchozí podklady pro vypracování **Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 - 2020**, která je pak následně rozpracována do dvou částí: **Koncepční (Strategického plánu)** nacházejícího se ve druhé části tohoto materiálu) a **realizační (Akčního programu)** umístěného v příloze č. 1).

**Analytická část** se zabývá následujícími třemi problematikami:

- analýzou vývoje nehodovosti v České republice,
- analýzou vývoje nehodovosti v zahraničí,
- evropským plánem bezpečnosti silničního provozu.

Analýza vývoje nehodovosti v České republice, shrnutá v první kapitole, vychází ze zhodnocení výsledků a zkušeností získaných při návrhu a realizaci první Národní strategie bezpečnosti silničního provozu schválené v roce 2004. Tímto krokem si vláda České republiky vytýčila ambiciózní cíl, tj. snížit počet usmrcených v silničním provozu do roku 2010 na 50 % úrovně z roku 2002, tj. na 650 osob. Analýza dokumentuje vývoj nehodovosti a jejich dílčích charakteristik od roku 2002, který byl výchozím rokem pro stanovení cíle pro rok 2010. Je patrné, že cíl byl stanoven reálně, navržená opatření prokázala svou účinnost, a stanoveného cíle tak bylo možno dosáhnout, pokud by nedošlo k závažnému zhoršení situace v roce 2007. Podstatná část této kapitoly je věnována rozboru jednotlivých schválených opatření a jejich plnění. Návazně jsou identifikovány prioritní problémové oblasti pro období let 2011 - 2020.

Ve druhé kapitole je stručně zdokumentován vývoj nehodovosti v zemích Evropské unie, demonstrováno postavení České republiky nejen v evropském kontextu, ale i v porovnání s dalšími zeměmi OECD. Na rozdíl od předchozí a dosud platné Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, která se snažila ve svých opatřeních využít poznatků a zkušeností z nejvyspělejších zemí Evropy a transformovat je do našich podmínek, se nová strategie pro roky 2011 - 2020 opírá o poznatky a analýzu zkušeností z evropských zemí, které v uplynulém desetiletí dosáhly radikálního snížení nehodovosti. Francie, Španělsko, Portugalsko, Litva, Lotyšsko a Estonsko patří mezi státy, v nichž se podařilo již v roce 2009 snížit počet usmrcených na pozemních komunikacích prakticky na polovinu, přitom některé z nich v roce 2001 vykazovaly horší ukazatele nehodovosti než Česká republika. Za radikální zlepšení vděčí systémovému úsilí a důslednému zavedení efektivních nápravných opatření. To

v konečném důsledku znamená, že se Česká republika propadla v pořadí zemí EU ze 14. příčky až na 18. místo.

Třetí kapitola shrnuje podstatu Sdělení Evropské komise<sup>1</sup> k politice bezpečnosti silničního provozu, jehož principy, nástroje a cíle jsou do předkládané Národní strategie zapracovány.

---

<sup>1</sup> Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011-2020. - KOM (2010)389 v konečném znění z 20.7.2010

# 1 Analýza vývoje nehodovosti v ČR

## 1.1 Celkový vývoj nehodovosti

Základní obraz o nehodovosti a jejích následcích na pozemních komunikacích v České republice podává následující tabulka a graf.

Tabulka 1: Celkové počty dopravních nehod a následků v ČR v letech 2002 – 2009

Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Dopravních nehod celkem	190 718	195 851	196 484	199 262	187 965	182 736	160 376	74 815	75 522
Usmrceno do 30 dnů	1 431	1 447	1 382	1 186	1 063	1 222	1 076	901	802
Usmrceno do 24 h	1 314	1 319	1 215	1 127	956	1 123	992	832	753
Těžce zraněno	5 375	5 125	4 711	4 237	3 883	3 861	3 725	3 467	2 823
Lehce zraněno	29 013	30 312	29 543	27 974	24 231	25 382	24 776	23 777	21 610
Hmotná škoda [miliard Kč]	8,891	9,334	9,687	9,771	*9,116	8,467	7,741	*4,981	4,9

Zdroj: ŘSDP PP ČR

\* minimální výše škody, při které je povinnost hlásit dopravní nehodu PČR byla v polovině let 2006 a 2009 z původních 1 000 Kč změněna - od 1.7. 2006 na 50 000 Kč a od 1.1.2009 na 100 000 Kč

Všechny přímé ukazatele nehodovosti měly v porovnání s výchozím rokem 2002 klesající tendenci. Počet usmrcených a těžce zraněných klesal v průměru o více než 5 % ročně, počet lehce zraněných pak o téměř 3 % ročně. Pokud se tyto průměrné roční poklesy vztáhnou k roku 2003 (Národní strategie prakticky vstoupila v platnost až začátkem roku 2004), jsou dané poklesy ještě výraznější - počet usmrcených o 6,3 %, počet těžce zraněných o 5,5 % a počet lehce zraněných o 3,6 %. Tyto dosažené procentní poklesy v průběhu předchozí dekády (i při zahrnutí mimořádné odchylky v roce 2007) jsou reálným základem pro stanovení parametrů pro příští desetiletí.

Celkový počet dopravních nehod šetřených Policií ČR a návazně i výše hmotných škod však neposkytuje porovnatelné hodnoty, poněvadž se v roce 2001, 2006 a 2009 změnila hranice výše hmotné škody pro povinnost hlásit dopravní nehodu policii. Proto tyto údaje nelze používat pro posuzování trendu nehodovosti v dlouhodobějším horizontu.

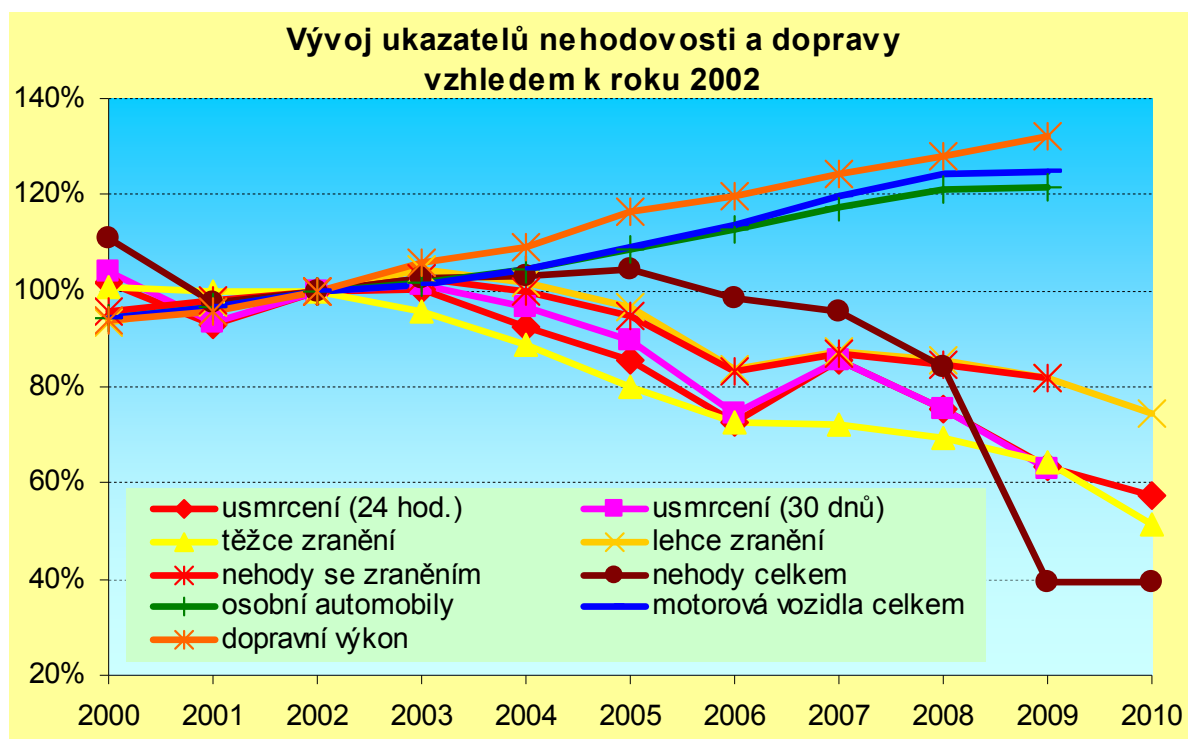
Růst dopravních výkonů ve výši kolem 4 % ročně má prakticky stabilní průběh bez nějakých zásadních odchylek po celé porovnávané období. Důležité je zdůraznit, že jeho průběh má jen v některých letech paralelní průběh s nárůstem počtu vozidel, a to jak osobních, tak



i celkového počtu motorových vozidel. Znamená to, že dopravní výkon roste rychleji než motorizace. Dopravní výkon vzrostl téměř o 10 % více oproti počtům vozidel. Tento vývoj je názorně demonstrován v grafu. 1.

Stejně významné je zjištění, které vyplývá z grafu 1, že vývoj základních ukazatelů nehodovosti vůbec neodráží výše uvedený nárůst počtu vozidel a dopravního výkonu, ale má dokonce opačný charakter. Mnohdy používaný argument, že rostoucí motorizace je jedinou příčinou růstu nehodovosti nemá věcné opodstatnění, poněvadž stejně jako v ostatních zemích, existuje celá řada dalších faktorů, které ji ovlivňují (ekonomické, společenské, politické apod.)

Graf 1: Vývoj základních ukazatelů nehodovosti a dopravy ve srovnání s rokem 2002



Zdroj: ŘSDP PP ČR. CDV

## 1.2 Plnění Národní strategie na národní úrovni

V roce 2002 bylo v ČR registrováno celkem 1 314 úmrtí v silničním provozu (do 24 hod.), respektive 1 431 (do 30 dnů), což by roce 2010 znamenalo maximální počet usmrcených ve výši 657 osob, respektive 716 osob. V roce 2003, kdy se začala připravovat Strategie, nedošlo k pozitivní změně v počtu usmrcených, naopak k jejich mírnému nárůstu (o 5 osob).

V následujících dvou letech byl sice zaznamenán průměrný roční pokles ve výši 7,5 %, ale ten byl nedostatečný ve srovnání s původní cílenou roční redukcí. V roce 2006 však došlo k výraznému 15% poklesu usmrcených. Za tímto zlomem je třeba vidět aplikaci novely

zákona o provozu na pozemních komunikacích účinné od druhé poloviny daného roku. Nosnou změnou bylo zavedení bodového systému hodnocení řidičů. Velmi slibný trend vývoje mezi léty 2004 až 2006 ve snižování dopravní nehodovosti se však nepodařilo udržet. Následkem celé řady faktorů bezprostředně po zavedení bodového systému (zpochybňování jeho smyslu některými politiky, medializace dílčích nedostatků jeho aplikace, postupné snížení prvotního intenzivního policejního dohledu, nízká vymahatelnost uložených sankcí, politické ovzduší a celková atmosféra ve společnosti) došlo ještě v posledních měsících roku 2006 a především pak v roce 2007 k obratu v jeho působnosti a nárůstu nehodovosti. Celkově tak lze označit dosahovanou redukci v počtu usmrčených mezi výchozím rokem a rokem 2007 za nedostatečnou a výrazně zaostávající za předpokladem. Tento alarmující zvrát inicioval zintenzivnění aktivit jak na straně Ministerstva dopravy, tak i dopravní policie a současně i revizi některých opatření Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. V následujících letech 2008 až 2010 tak opět došlo k oživení pozitivního vývoje, ale negativní zvrát, ke kterému došlo v roce 2007, se již nepodařilo napravit. Oproti předpokladu zemřelo o 96 osob více.

*Tabulka 2: Porovnání předpokládaného a skutečného počtu usmrčených v silničním provozu*

Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Skutečný počet usmrčených	1314	1319	1215	1127	956	1123	992	832	753
Předpokládaný počet usmrčených	1314	1205	1105	1013	929	852	781	716	657
Předpokládaný meziroční pokles	0	-109	-100	-92	-84	-77	-71	-65	-59
Skutečná meziroční změna	0	+5	-104	-88	-171	+167	-131	-160	-79
Meziroční rozdíl skutečnosti a předpokladu	0	+114	-4	+4	-87	+244	-60	-95	-20
Nenaplnění předpokladu k uvedenému roku	0	-114	-110	-114	-27	-271	-211	-116	-96

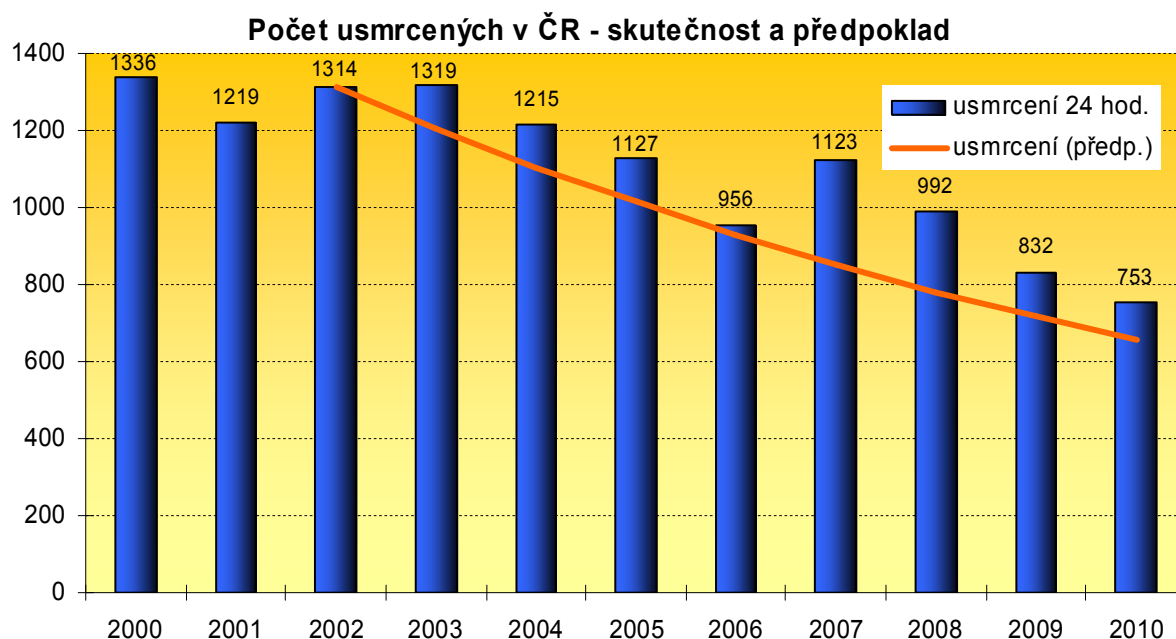
Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

**V konečném důsledku se tak v cílovém roce 2010 podařilo snížit počet usmrčených oproti roku 2002 namísto předpokládaných 50 % pouze o 42,7 %.**

### 1.3 Plnění z pohledu cíle EU

Cílem EU obsaženým v Bílé knize<sup>2</sup> evropské dopravní politiky ze září 2001 je redukce počtu usmrcených do roku 2010 na polovinu úrovně roku 2001<sup>3</sup> (deklarovaný cíl se vztahuje k počtu usmrcených do 30 dnů a při vztažení na Českou republiku znamená pokles počtu usmrcených z 1 334 v roce 2001 na 667 v roce 2010). V hodnotící zprávě EU za období 2001 - 2005 byla ČR zařazena mezi země dosahující naprosto minimální a nedostatečný pokles v počtu usmrcených. V hodnoceném období dosahoval průměrný meziroční pokles totiž pouze 1 %, přičemž 1 286 usmrcených v roce 2005 znamenalo 4% pokles oproti 1 334 usmrceným v roce 2001. Splnění cíle EU se proto jeví jako velmi ambiciózní a spíše nereálné. Další vývoj nehodovosti v ČR od roku 2004, kdy byla přijata Národní strategie, však i přes odchylku v roce 2007 přinesl zásadní obrat a potvrdil tím reálnost nastaveného cíle i v evropském kontextu. Vždyť v porovnání s rokem 2003 bylo do roku 2010 docíleno již dříve uvedeného průměrného ročního poklesu dosahujícího 6,3 %, což je již pokles velmi blízký evropskému předpokladu.

Graf 2: Předpokládaný a skutečný vývoj v počtu usmrcených (do 24 hod.) v silničním provozu



Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

<sup>2</sup> Bílá kniha - Evropská dopravní politika pro rok 2010 : Čas rozhodnout (European Transport Policy for 2010: Time to Decide, COM(2001) 428

<sup>3</sup> Halving the number of road accident victims in the European Union by 2010: A shared responsibility. COMMUNICATION FROM THE COMMISSION COM(2003) 311 final

## 1.4 Ekonomický dopad nehodovosti

Dopravní nehody kromě sociálních dopadů přinášejí mimořádně vysoké ekonomické ztráty pro celou společnost, které ve svých důsledcích mají dopady i na výdajovou stránku státního rozpočtu. Výpočet ekonomických ztrát z nehodovosti, který vychází z vyčíslení přímých nákladů (zdravotní, administrativní náklady a hmotné škody) a nepřímých nákladů (ztráty na produkci a sociální výdaje) je v ČR prováděn Centrem dopravního výzkumu již od roku 1993. Náklady zohledňují závažnost následku nehody a vyčíslují průměrné jednotkové náklady pro smrtelné, těžké a lehké zranění a pro nehody jen s hmotnou škodou. Tyto hodnoty jsou každoročně aktualizovány průměrnou meziroční mírou inflace udávanou ČSÚ. Náklady za rok 2009 jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka 3: Celkové ekonomické ztráty z dopravních nehod v ČR za rok 2009

	Počet	Jednotkové náklady (tis. Kč)	Výše ztrát (mld. Kč)
Smrtelné zranění	901	10 653	9,6
Těžké zranění	3 467	3 577	12,4
Lehké zranění	23 777	402	9,6
Jen hmotné škody	53 109 <sup>4</sup>	109	5,8
<b>Celkem</b>			<b>37,4</b>

Zdroj: CDV

V roce 2002 činily přímé i nepřímé náklady při smrtelném zranění v důsledku dopravní nehody 8 mil. Kč, v roce 2009 dosáhly částky 10,6 mil. Kč. U nehod s těžkým zraněním oceňovaná částka stoupla z 2,7 mil. Kč v roce 2002 na 3,6 mil. Kč v roce 2009. Celkové roční celospolečenské ztráty v důsledku silniční nehodovosti se v hodnoceném období pohybují okolo 50 mld. korun. V následující tabulce jsou tyto náklady shrnuty na základě oficiálních údajů zveřejněných Ředitelstvím služby dopravní policie. Jejich výše je však zásadně ovlivněna výší limitu hmotné škody pro hlášení dopravní nehody policii. K výraznému poklesu došlo v roce 2009, kdy bylo Policii ČR oznámeno v důsledku zvýšení limitu (kdy je třeba nehodu policii nahlásit), na 100 tis. Kč zhruba jen polovina nehod, v porovnání

<sup>4</sup> Počet dopravních nehod jen s hmotnou škodou.

s předchozím rokem. Odhadovaná výše skutečných hmotných škod je však nejméně o 10 mld. vyšší (cca 16 mld. Kč) a **souhrnnou celospolečenskou ztrátu lze v roce 2009 odhadnout v částce kolem 47 mld. Kč.**

Tabulka 4: Vývoj celospolečenských ztrát z nehodovosti v ČR za období 2002 - 2009 (mld. Kč)

Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Ztráty celkem	49,7	53,5	54,0	52,5	48,3	50,9	49,3	37,4
Osobní následky	35,3	37,7	37,6	35,5	31,7	35,1	34,1	31,5
Z toho ztráta produkce	17,3	18,5	18,6	17,4	15,3	17,2	16,7	14,9

Zdroj: CDV

Ve druhém řádku jsou vyčísleny ztráty spojené s osobními následky nehod, u kterých se nezměnil způsob jejich evidence a které dávají objektivní obraz o výši celospolečenských ztrát. Zvláště dokumentované ztráty na produkci způsobené ekonomickou nečinností účastníků dopravních nehod mají přímou vazbu na tvorbu HDP a znamenají jeho snížení. **Ztráta na produkci způsobená dopravní nehodovostí v roce 2009 byla vyčíslena ve výši 14,9 mld. Kč a přesáhla 0,4 % HDP.** Z porovnání nákladů vyplývá, že souhrnná výše ekonomických dopadů je významně ovlivněna výši hmotných škod, přičemž jejich ocenění je založeno pouze na odhadech policie a současně bere v úvahu pouze nehody policii ohlášené.

Výše uvedené výpočty vycházejí z peněžního vyjádření ztrát způsobených nehodami. Ve většině evropských států se však již používá a stále více prosazuje i širší pohled na hodnocení těchto ztrát, které zahrnují i lidskou stránku jako je bolest, utrpení, psychická újma apod. Vychází z metody „ochoty platit“ (willingness-to-pay), která je založena na zjištění, kolik jsou občané ochotni zaplatit za to, aby se předešlo riziku usmrcení nebo těžkého následku na zdraví. Vyjadřují tedy vůli občanů, jak se mají posuzovat opatření pro zvýšení jejich bezpečnosti a jaká jim má být dána priorita při rozhodování o distribuci finančních prostředků. Skutečně používané hodnoty pro ohodnocení smrtelného následku nehody se v jednotlivých státech velmi liší<sup>5</sup>. Zajímavé je, že v zemích s vysokou úrovní bezpečnosti (Norsko, Velká Británie, Švédsko) jsou tato čísla několikanásobně vyšší oproti zemím s nízkou úrovní bezpečnosti (Řecko, Polsko atd.). Ve srovnání s Českou republikou jsou čísla např. v Norsku devítinásobně vyšší, ve Švédsku osminásobně apod.

<sup>5</sup> SafetyNet(2009): Cost-benefit analysis.

V zájmu jednotného posuzování efektivity bezpečnostních opatření, ale i posuzování efektivity dopravní infrastruktury na evropské úrovni, byly vypracovány na základě jednotné metodiky doporučené hodnoty pro jednotlivé členské země EU<sup>6</sup>. Vzájemná porovnatelnost jednotlivých zemí reflektující jejich ekonomickou úroveň je založena na zohlednění jejich parity kupní síly (purchasing power parity) a pro Českou republiku jsou uvedeny prakticky dvojnásobné hodnoty oproti výše uvedeným. Na základě těchto podkladů je v následné tabulce vyjádřena v celkovém souhrnu reálná výše celospolečenské ztráty způsobená nehodami v silničním provozu na komunikacích v České republice na příkladu roku 2009 (1 EUR = 26 Kč).

*Tabulka 5: Souhrnná reálná výše celospolečenské ztráty z dopravních nehod v ČR za rok 2009*

	Počet	Jednotkové náklady dle mezinárodních doporučení (tis. Kč)	Celková výše ztrát (mld. Kč)
Smrtelné zranění	901	24 232,0	21,8
Těžké zranění	3 467	3 255,2	11,3
Lehké zranění	23 777	236,6	5,6
Hmotné škody	-	-	16,0 <sup>7</sup>
<b>Celkem</b>			<b>54,7</b>

Zdroj: CDV

Při porovnání s původními hodnotami uvedenými v tab 3 vyplývá, že u osobních následků se zásadně změnila výše ztrát spojených se smrtelnými úrazy a že se snižující se závažností následků je vypočtená hodnota nižší. Znamená to jednoznačně, že hodnota lidského života u nás není dostatečně oceněna. **Z objektivního mezinárodního porovnání vyplývá, že souhrnná reálná výše celospolečenské ztráty z dopravních nehod v ČR za rok 2009 činila téměř 55 mld. Kč.**

Pokud by se podařilo naplnit cíle NSBSP, bylo by zachráněno nejen mnoho lidských životů, ale rovněž by došlo k významné redukci celospolečenských finančních ztrát. Je rovněž třeba zdůraznit, že zahraniční zkušenosti jednoznačně prokazují, že finanční prostředky investované do vhodně zvolených dopravně bezpečnostních opatření vykazují vysoký stupeň návratnosti.

<sup>6</sup> HEATCO: EU project developing harmonised European approaches for transport costing and project assesment. Deliverable 5. proposal for harmonised guidelines.

<sup>7</sup> Odhadovaná výše skutečných hmotných škod

Tento aspekt je obzvláště aktuální v době, kdy se hledají účinná úsporná opatření a pečlivě se posuzuje efektivnost vynaložených finančních prostředků.

## **1.5 Plnění opatření v jednotlivých oblastech Strategie**

Strategie 2010 mj. vymezila devět základních nejproblémovějších oblastí, na které je třeba soustředit pozornost. Pro každou z nich byla stanovena nápravná opatření, konkrétní nástroje i odpovědnost za jejich zavedení. V revidovaném dokumentu přijatém v dubnu 2008 byla daná opatření aktualizována a problémové oblasti doplněny o problematiku dopravní výchovy<sup>8</sup>. Následná část vychází z výsledků pravidelného ročního vyhodnocování plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, které je předkládáno jako informační materiál vládě České republiky<sup>9</sup>.

### **A. Snížení počtu nehod a jejich následků způsobených nepřiměřenou rychlostí jízdy**

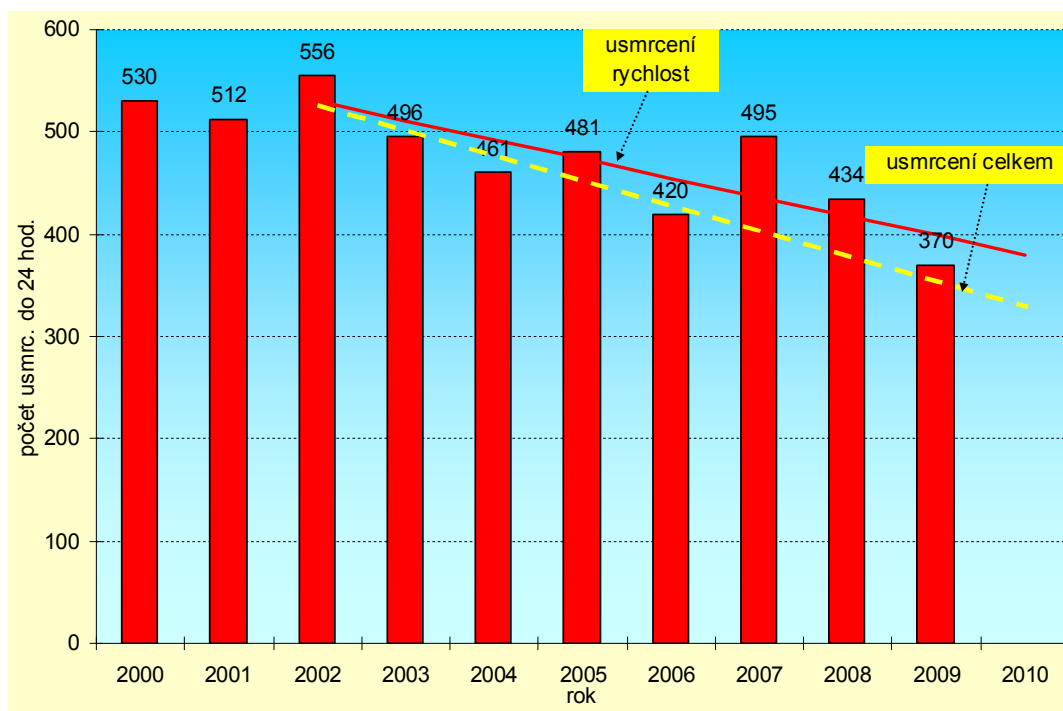
Nepřiměřená rychlost jako příčina nehody s usmrcením osob má stále přímou souvislost s více jak 40 % všech úmrtí v silničním provozu a lze ji tedy jednoznačně označit za hlavní příčinu nehod se zraněním osob. Podíl nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí klesl pod 40 % pouze v letech 2003 a 2004. **Průměrný pokles počtu usmrcených při nehodách způsobených nepřiměřenou rychlostí byl v letech 2002-2009 5,7 % ročně, což je o něco méně ve srovnání s průměrným poklesem celkového počtu usmrcených při nehodách (6,3 %).**

---

<sup>8</sup> Revize a aktualizace Strategie na období 2008 – 2010 (2012) schválená usnesením vlády ČR ze dne 16.12. 2008 č.1584.

<sup>9</sup> Informace o plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu za rok 2005, 2006, 2007, 2008, 2009

Graf 4: Vývoj v počtu usmrčených vlivem nepřiměřené rychlosti



Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Poznámka ke grafu 4 a následujícím - silná plná čára představuje průměrný trend vývoje počtu usmrčených v dané oblasti, čárkovaná čára pak průměr vývoje celkového počtu usmrčených.

Rozborem statistických dat lze dojít k závěru, že tento nepříznivý vývoj je třeba dominantně přičíst na vrub následkům nehod na silnicích v extravilánu, což bezprostředně souvisí s vyššími rychlostmi na těchto komunikacích.

Ze šetření provedených CDV v rámci Národní observatoře bezpečnosti silničního provozu vyplývá, že do roku 2004 byl jak na komunikacích intravilánových, tak i extravilánových zjištěn mírný nárůst průměrné rychlosti vozidel. Na něj navázal významný pokles v roce 2005, který pak dále pokračoval na komunikacích v intravilánu. Naopak na extravilánových komunikacích se v dalších letech prakticky nezměnil. Rychlosti vozidel v intravilánu jsou však i nadále poměrně vysoké s ohledem na vysoké riziko ohrožení zranitelných účastníků silničního provozu. Stále významná část vozidel překračuje nejvyšší povolenou rychlost v městech a obcích. Na dálnicích byl zjištěn prakticky trvalý pokles rychlostí, o to větší nebezpečí představují vozidla jedoucí výrazně vyšší rychlostí. V roce 2008 bylo uděleno za překročení nejvyšší povolené rychlosti více jak 170 000 pokut, po přepočtu na jednoho obyvatele se jedná o jednu z nejnižších hodnot v rámci EU. Evropský průměr se blíží hodnotě třikrát vyšší. V průběhu let 2005 až 2009 Ministerstvo dopravy uskutečnilo řadu



informativních kampaní, intenzivně se využívalo masmedií, ve velké míře se využívají automatické měřiče rychlosti v obcích, které však mají jen informativní charakter. SFDI vyčlenil částky ročně kolem 100 mil. Kč na program zvyšování bezpečnosti dopravy. Zklidňování dopravy se prosadilo při rekonstrukci průtahů obcemi a došlo k významnější podpoře aplikace moderních zklidňovacích opatření při úpravách komunikací v obcích.

#### **Závěry:**

**Strategii vytýčený předpoklad záchrany 200 lidských životů by mohl být naplněn,**

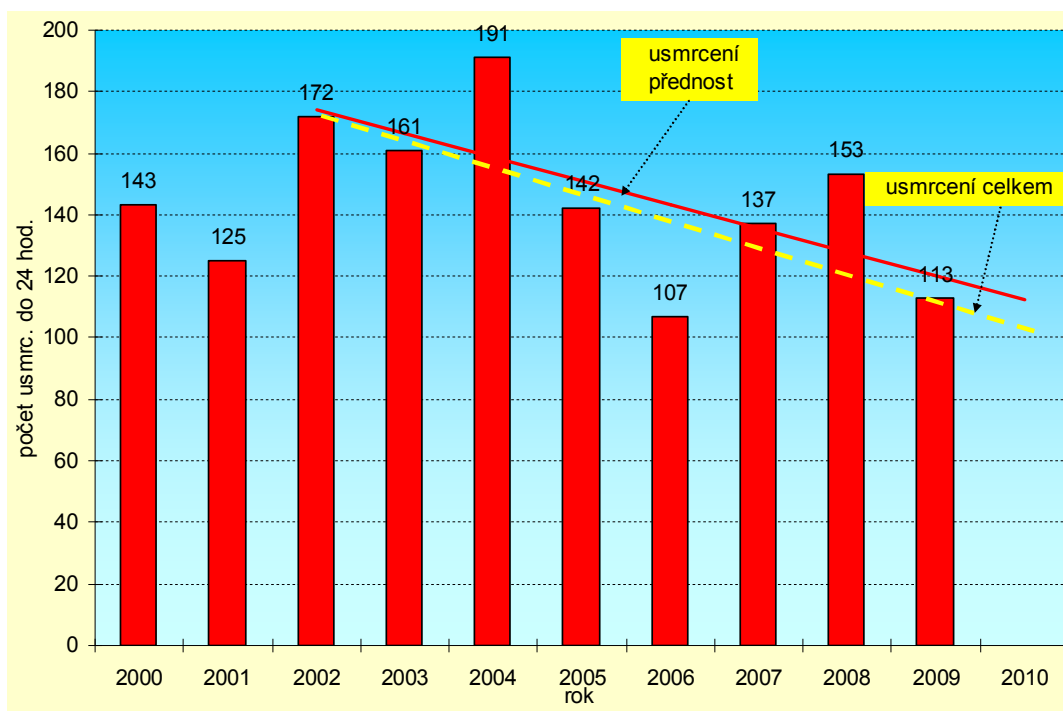
- **nepřiměřená rychlost však stále zůstává nejzávažnějším příčinou nehod,**
- **míru preventivního působení k snížení počtu nehod způsobených vlivem nepřiměřené rychlosti lze označit jako uspokojující, ale je ji třeba dále rozvíjet,**
- **chybí výraznější podpora státu ve formě iniciačních grantů pro aplikaci prvků dopravního zklidňování v obcích,**
- **kontrola dodržování rychlostí není stále dostatečná a postih není příliš účinný,**
- **je třeba hledat možnosti automatického postihu rychlostních přestupků.**

#### **B. Snížení počtu nehod a jejich následků způsobených nedáním přednosti v jízdě**

Cca 13 % všech usmrcených osob souvisí s nedáním přednosti v jízdě řidiči motorových vozidel. Nedání přednosti se řadí mezi projevy agresivního chování a patří také k nejčastějším příčinám nehod. **Počet usmrcených má od roku 2002 celkově klesající tendenci, průměrný roční pokles pak činí 5,8 %, což je však opět o něco méně ve srovnání s průměrným poklesem celkového počtu usmrcených při nehodách (6,3 %).** Ještě výraznější odchylka se ukazuje u počtu těžce zraněných, který výrazně zaostává za dosaženým celostátním poklesem počtu těžce zraněných. Naopak počet lehce zraněných s celostátním trendem prakticky koresponduje.

**V průběhu uplynulého období jen postupně docházelo k úpravám dopravního prostoru, vedoucích ke zvýšené přehlednosti křižovatek a zpřehlednění dopravního značení. Výraznější aktivity byly vytvářeny při stavebně technických úpravách přechodů pro chodce.**

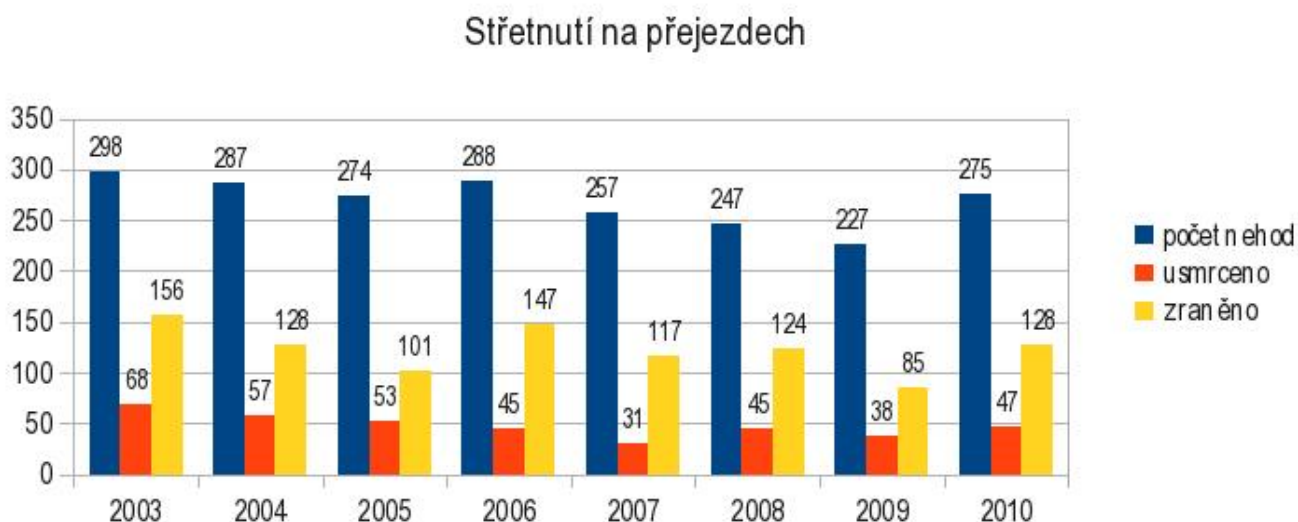
Graf 4: Vývoj v počtu usmrcených při nehodách s nedáním přednosti v jízdě řidiči motorových vozidel



Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

V omezenější míře, s výjimkou železničních přejezdů, se mediálně vytvářely podmínky pro bezpečnější a ohleduplnější chování na křižovatkách. Specifickým problémem jsou nehody na železničních přejezdech.

Graf 5: Vývoj počtu usmrcených při nehodách typu srážka s vlakem



Zdroj: Drážní inspekce

Základní přehled o jejich vývoji je ilustrován v předchozím grafu. V uplynulých deseti letech došlo k výraznému snížení jejich počtu, v posledních čtyř letech však jejich počet stagnuje, přestože je tomuto problému věnována až mimořádná pozornost.

#### **Závěry:**

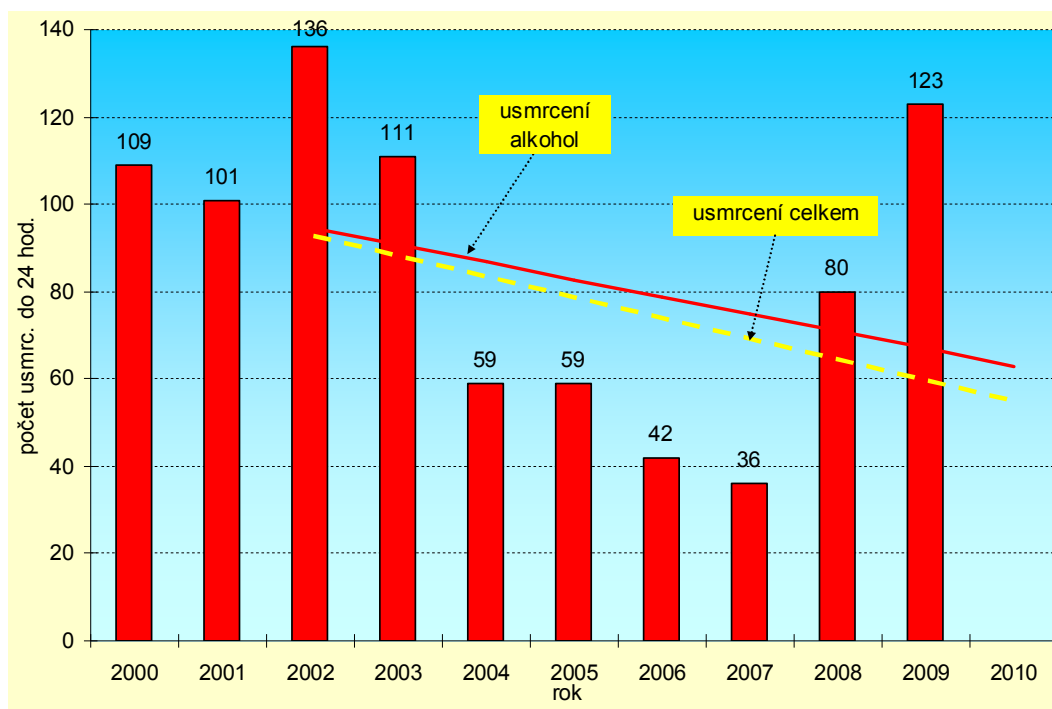
**Strategií vytyčený předpoklad záchrany 30 lidských životů by mohl být naplněn,**

- nedání přednosti v jízdě přesto zůstává závažným problémem,
- zvyšování přehlednosti křižovatek probíhá různým tempem, iniciační státní granty vázané na bezpečnostní audit a cost-benefit analýzy by mohly být efektivní,
- zajišťovat zvyšování bezpečnosti železničních přejezdů podle místních podmínek,
- míra dohledu nad dodržováním přednosti v jízdě narůstá pomalu, na mnoha kritických křižovatkách by instalace kontrolních systémů mohla přinést významné výsledky,
- výchovné působení, cílené především na řidiče, je spíše nedostatečné a zaměřené hlavně na represii.

### **C. Snížení počtu nehod a jejich následků zaviněných pod vlivem návykových látek**

Počet nehod s přítomností alkoholu v krvi viníka, stejně jako počet zraněných a usmrcených, má od roku 2002 velmi výrazně klesající tendenci (s výjimkou posledních dvou let). V roce 2008 došlo k výraznému nárůstu až k hodnotě 80 usmrcených při nehodách způsobených přítomností alkoholu v krvi viníka, v roce 2009 dokonce na 123. Přesto zůstává celková tendence velmi pozitivní, neboť za období 2002 - 2007 došlo k poklesu o téměř tři čtvrtiny, což byl zdaleka nejlepší výsledek ze všech klíčových oblastí Strategie 2010 (to již ovšem neplatí po roce 2008).

Graf 6: Vývoj v počtu usmrcených při nehodách s alkoholem (PP ČR)



Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Počet kontrol provedených Policií ČR je od roku 2002 spíše stabilní a znamená pravděpodobnost kontroly 0,15 na řidiče a rok, což je ve srovnání s okolními zeměmi číslo velmi nízké. Na druhé straně je vysoké povědomí řidičů o rizicích spojených s řízením pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek, ke kterým přispívá řada kampaní zajišťovaných MD i dalšími subjekty. Kontraproduktivně však na veřejnost působí veřejné diskuze o smyslu a objektivnosti nulové tolerance vůči požití alkoholu při řízení a o návazném uvolnění této hranice. Výrazný nárůst smrtelných následků v posledních dvou letech je třeba dát do souvislosti se zpřesněním evidence smrtelných nehod u havárií, kdy nebyli postiženi další účastníci nehody, ale pouze řidič. Na počátku roku 2010 bylo z důvodu vysokého počtu usmrcených osob při nehodách zapříčiněných požitím alkoholu přijato zásadní opatření služby dopravní policie, podle něhož se požití alkoholu zjišťuje při každé policejní kontrole.

Počet dopravních nehod způsobených pod vlivem návykových látek průběžně od roku 2003 narůstá. V roce 2009 došlo ke 133 nehodám způsobených pod vlivem návykových látek, při nichž bylo usmrceno 6 osob a dalších 70 jich bylo zraněno.

#### **Závěry:**

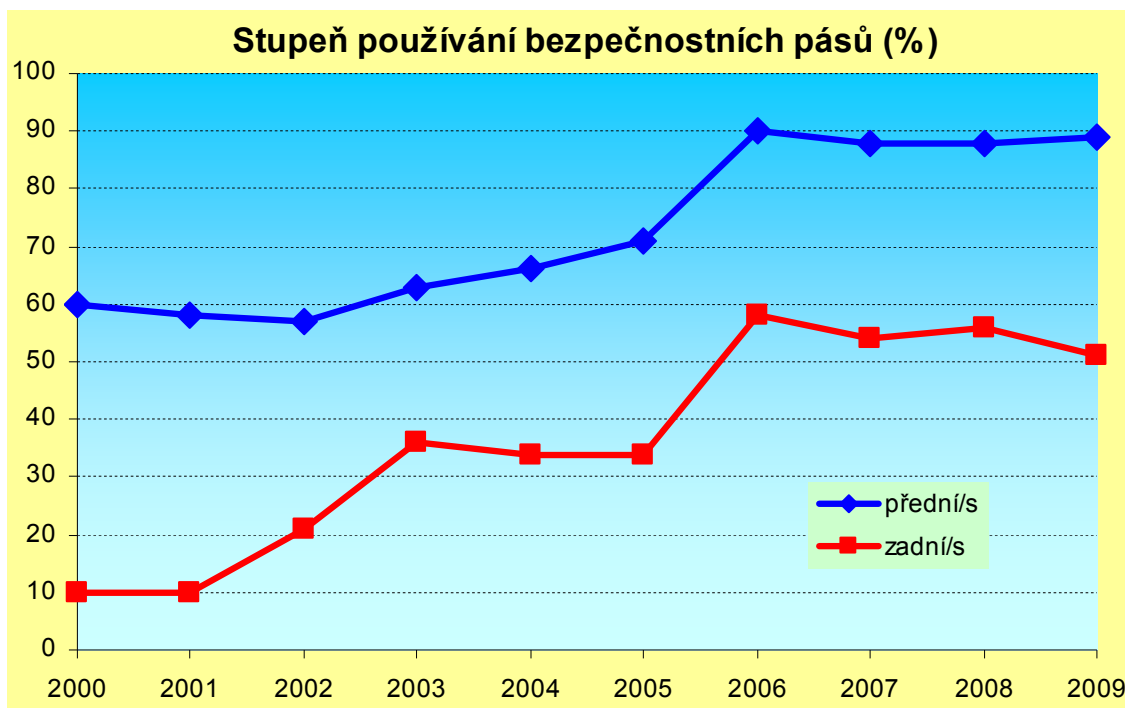
**Strategií vytyčený předpoklad záchrany 70 lidských životů nebyl vůbec naplněn,**

- výrazné změny počtu nehod s přítomností alkoholu do roku 2007, stejně jako následný prudký nárůst potvrzují nezbytnost systémové pozornosti problému alkoholu,
- kombinace výchovného působení a přísného policejního dohledu vytváří pozitivní společenské vědomí,
- stále velkým problémem jsou tzv. diskotékové nehody mladých lidí,
- neexistují dostatečně hodnověrné údaje o počtu nehod pod vlivem drog a některých léků a jsou omezené možnosti jejich dostatečné kontroly,
- chybí jasné označení léků ovlivňujících pozornost při řízení motorového vozidla a patřičná informovanost o negativních jevech spojených s jejich užíváním.

#### D. Snížení vážnosti následků nehod zvýšeným používáním zádržných systémů

Míra používání zádržných systémů měla v ČR v dřívějším období velmi nízkou úroveň, od roku 2002 však má míra používání zádržných systémů výrazně rostoucí tendenci, a to díky zvýšenému povědomí řidičů o významu jejich používání. Používání bezpečnostních pásů na předních sedadlech se blíží evropskému standardu, naopak na zadních sedadlech zůstává dosud na velmi nízké úrovni.

Graf 7: Stupeň používání bezpečnostních pásů v osobních automobilech (v %)



Zdroj: CDV

Dle odborné studie pásy zachránily při nehodách život 368 osobám v osobních automobilech. Dalších 167 životů mohlo být zachráněno, kdyby nepřipoutané osoby použily svůj bezpečnostní pás. Zásadní vliv na míru používání pásů pak mělo zavedení bodového systému v létě roku 2006, lze jej však také částečně přičíst zvýšenému dohledu Policie a především zvýšenému povědomí řidičů, které je výsledkem soustavného mediálního působení na řidiče. **Kladným zjištěním rovněž je, že se dnes již téměř nesetkáme s případem, kdy je dítě přepravováno bez použití zádržného systému.**

#### **Závěry:**

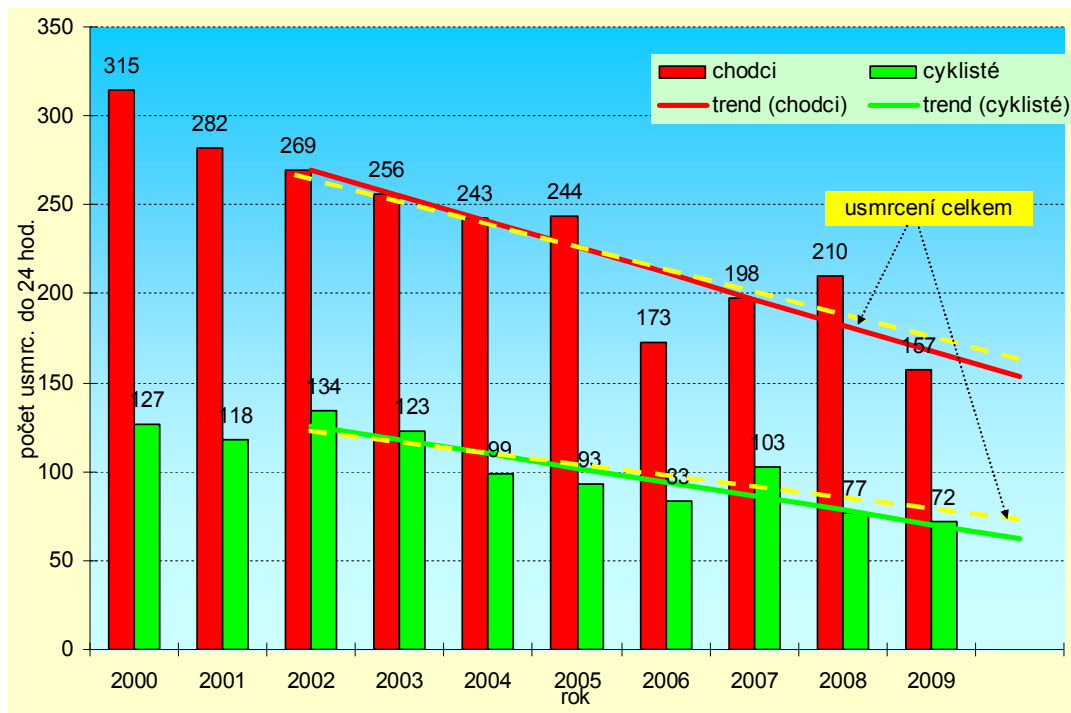
**Strategií vytyčený předpoklad záchrany 90 lidských životů byl i při skromných odhadech zcela naplněn,**

- pravidelné preventivní kampaně, zvýšené povědomí lidí díky informacím z médií a zvýšení pokut spolu se zavedením bodového systému se ukázaly být nezbytným základem pro zvyšování míry používání zádržných systémů,
- nepoužití bezpečnostního zádržného systému je i nadále chápáno jak méně závažný přestupek, zvláště mladými lidmi a ve starších automobilech, nepoužívání bezpečnostních pásů je výrazné u spolujezdců na zadních sedadlech,
- je třeba kontinuálně pokračovat v preventivních kampaních a soustředit se zejména na mladé lidi a používání pásů na zadních sedadlech.

#### **E. Zvýšení ochrany zranitelných účastníků silničního provozu**

Počet usmrcených zranitelných účastníků silničního provozu je chápán jako jeden z nejzávažnějších problémů bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v ČR. Chodci a cyklisté, nejzranitelnější účastníci silničního provozu, tvoří 30 % obětí v silničním provozu a tento podíl se nedaří snižovat. Po roce 2002 byla pozorována výrazná redukce v počtu usmrcených v obou skupinách. V případě počtu usmrcených chodců byl až do roku 2005 registrován spíše minimální meziroční pokles ve výši 5 % a teprve rok 2006 přinesl pokles významnější (celkově činí za období 2002 - 2009 meziroční průměrný pokles 7,4 %). Pokles v počtu usmrcených cyklistů je stabilní (ročně průměrně 8,5%).

Graf 8: Vývoj v počtu usmrcených zranitelných účastníků silničního provozu (PP ČR)



Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Zvýšení ochrany dětí na pozemních komunikacích je jednou z priorit dopravní politiky MD a je jí věnována speciální pozornost, stejně tomu tak je i u dalších subjektů, včetně nevládních organizací.

#### Závěry:

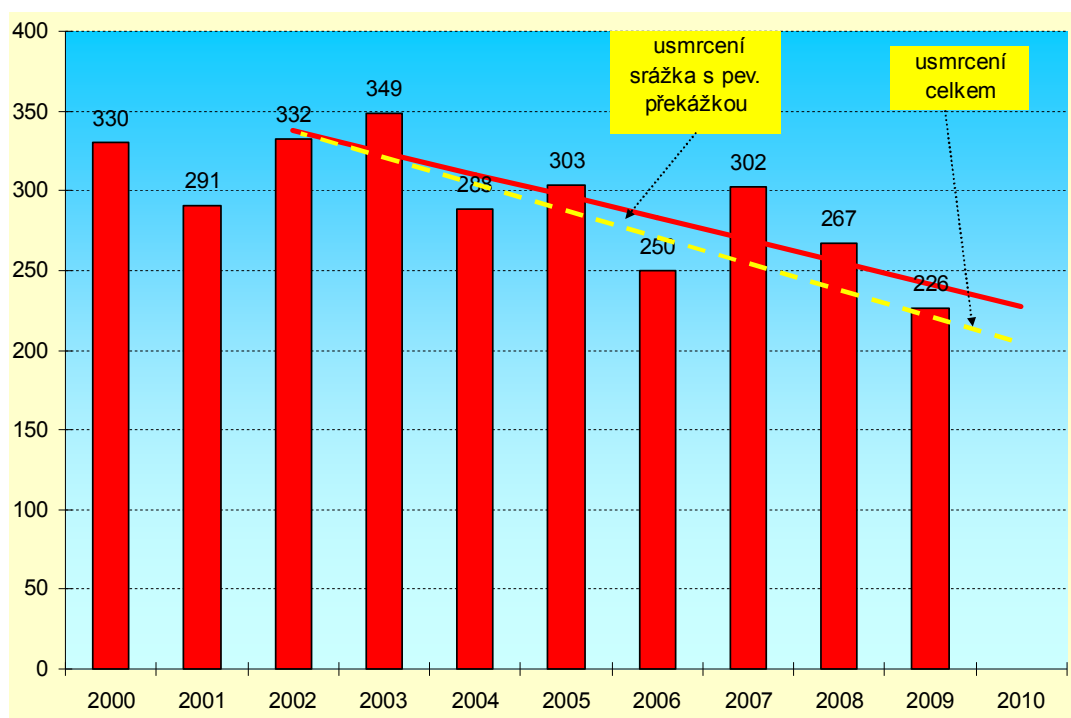
**Strategii vytýčený předpoklad záchrany 160 lidských životů byl naplněn,**

- k naplnění stanoveného cíle významně přispěly nejen příslušné legislativní kroky směřující k vyšší ochraně zranitelných účastníků silničního provozu, pravidelné výchovné aktivity a preventivní kampaně zaměřené zejména na děti, ale i postupné úpravy ke zklidňování dopravy,
- podíl zranitelných účastníků na nejzávažnějších následcích nehod zůstává stále vysoký a proto je třeba se specificky zaměřit na jejich nejrizikovější skupiny,
- dohled Policie ČR a obecní policie nad chováním chodců a cyklistů vykazuje i přes mírné zlepšení rezervy

## F. Vytváření bezpečného dopravního prostoru

Vytváření bezpečného dopravního prostoru je dlouhodobá záležitost nejednou vyžadující významné investice, které obce či kraje často nejsou schopny pokrýt z vlastního rozpočtu. Přesto dosud nebyly nastartovány komplexní programy k iniciaci opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. V ČR bohužel neexistují data nutná k vyčíslení účinnosti či ekonomické návratnosti. Významným parametrem bezpečného dopravního prostoru je výskyt pevných překážek v bezprostředním okolí komunikace, které pak následně zásadním způsobem ovlivňují závažnost následků nehody. Následný graf výmluvně ilustruje závažnost tohoto problému na našich silnicích. Přitom je třeba zdůraznit, že stromy podél komunikací jsou nejvíce zastoupenou skupinou pevných překážek.

Graf 9: Vývoj počtu usmrcených při nehodách typu srážka s pevnou překážkou



Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

V oblasti zavádění systematického zjišťování nehodových úseků a jejich odstraňování zatím nebyla přijata jednotná metodika, a to i přesto, že od roku 2006 existuje databanka nehod s přesnou lokalizací (GPS). Poměrně rozsáhlá aktivita byla zdokumentována v oblasti likvidace nepovolených reklamních zařízení. V roce 2006 byla MD schválena Metodika provádění bezpečnostního auditu a návazně bylo provedeno na krajských úřadech 14 akreditovaných školení „Bezpečnostní audit pozemních komunikací - problematika bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích“. V roce 2006 bylo zahájeno i školení bezpečnostních auditorů, do roku 2009 bylo vyškolen celkem 90 odborníků. Bezpečnostní



audit je však stále založen na bázi dobrovolnosti a jeho provádění je založeno na osvědčenosti jednotlivých krajů a investorů. V roce 2009 vznikla při MD pracovní skupina zaměřená na transpozici směrnice o řízení bezpečnosti infrastruktury a byla také schválena Metodika provádění inspekce pozemních komunikací.

Hlavním problémem plnění opatření v rámci této části strategie je roztržitost a nesystematičnost způsobů provádění jednotlivých nástrojů. Rovněž chybí legislativní prostředí pro povinné uplatňování nástrojů tvorby bezpečných komunikací, a to zejména na nejvíce rizikových kategoriích pozemních komunikací - na silnicích I. a II. tříd. Určitou naději na zlepšení situace znamená přijatá směrnice EU o řízení bezpečnosti infrastruktury, která by v ČR měla vstoupit v platnost v roce 2012. Zavádění bezpečnostního auditu a jeho zadávání u nových komunikací i bezpečnostní inspekce stávajících komunikací do praxe je zatím velmi pomalé a není pravidlem.

#### **Závěry:**

**Strategii vytýčený předpoklad záchrany 700 lidských životů je velmi obtížné verifikovat, poněvadž nebylo zavedeno systémové vyhodnocování účinnosti realizovaných opatření,**

**- vytváření bezpečného dopravního prostoru pozitivně ovlivňuje a vytváří podmínky pro bezpečné chování všech účastníků silničního provozu a mělo by speciálně reagovat na identifikované rizikové skupiny a riziková chování, stavební opatření vytvářejí trvalé podmínky pro žádoucí změny, tato opatření jsou však finančně náročnější,**

**- je třeba postupně aplikovat nástroje směrnice EU o řízení bezpečnosti infrastruktury na celou silniční síť, zejména u nově budovaných staveb,**

- zavést systémové odstraňování nehodových lokalit,**
- stanovení jednotné informační báze pro umožnění propojení vzájemně oddělených systémů a pro sdílení dat o dopravních nehodách a jejich následcích.**

#### **G. Zlepšení opatření bezprostředně po nehodě**

Byla zpracována novela vyhlášky č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, do které je k 1. lednu 2011 začleněno nové povinné vybavení autolékárniček. MD zpracovalo pilotní projekt pro spuštění eCall a číslo tísňové linky 112 bylo zprovozněno. Nasazování moderních technologií do vozidel postupně přispělo ke snížení úmrtí i vážných zranění (s trvalými následky) při dopravních nehodách. MD ve spolupráci s MV - GŘ HZS ČR realizovalo v roce 2007 pilotní projekt pro systém automatického

tísňového volání z vozidla známého pod zkratkou „eCall“. Zásadní přínos služby eCall spočívá v rychlém poskytnutí přesné informace o místě a závažnosti nehody operátorovi centra tíšňového volání 112, a to bez ohledu na zdravotní stav nebo možnosti posádky vozidla zavolat si odbornou lékařskou pomoc. V rámci pilotního projektu byla odzkoušena požadovaná funkcionalita eCall, ale jen na území České republiky. Tento praktický výsledek přispěl k návrhu několika evropských norem a k přijetí evropské normy pro odlišení volání eCall od běžného volání 112. eCall je novým systémem, který teprve vznikne. Nezbytným předpokladem pro implementaci systému eCall na území EU je zajištění interoperability tohoto systému. Z tohoto pohledu musí členské státy EU postupovat jednotným způsobem tak, aby byla na jedné straně zajištěna spolupráce národních systémů center tíšňového volání 112 přijímající eCall, na straně druhé bylo přihlédnuto na rozdílné provozní požadavky center tíšňového volání 112 v jednotlivých zemích. Česká republika se prostřednictvím MD a MV-GŘ HZS ČR v roce 2011 zapojila do evropského pilotního projektu automatického tíšňového volání z vozidla eCall pod názvem „Harmonised eCall European Pilot“ (HeERO). Celkové výsledky pilotního projektu budou zahrnuty do závěrečných doporučení Evropské komisi pro budoucí rozšíření eCall v Evropské unii. Systémem eCall, který je v působnosti IZS, bylo dosaženo i lepší identifikace místa dopravní nehody a tím i včasné odborné lékařské pomoci zraněným. Problematika první pomoci je obsažena v celé řadě aktivit v působnosti MŠMT, Ministerstva vnitra i Ministerstva zdravotnictví. Neziskové organizace, především prostřednictvím ČČK, působí na poli osvětové činnosti mezi širokou veřejností. Poskytnutí první pomoci je jedním z nosných témat každoročních aktivit v rámci Týdnů pro zdraví, které se konají po celé republice. U stále většího počtu nehod zasahuje letecká záchranná služba, a zraněným je tak poskytnuta co nejrychlejší odborná péče. Negativním zjištěním je, že nekázeň řidičů ztěžuje dosažení místa nehody v co nejkratším čase, zvláště na dálnicích s velkou hustotou provozu. V současnosti je dostupnost přednemocniční péče zajištěna do 20 minut od vzniku události díky rozmístění sítě stanic první pomoci, resp. sanitních středisek.

#### **Závěry:**

**Strategií vytýčený předpoklad záchrany 10 lidských životů je velmi obtížné měřitelný, poněvadž kvalita a rychlost, se kterou je poskytnuta lékařská pomoc po nehodě, není doposud systematicky monitorována, byly však vytvořeny významné předpoklady pro výrazné zvýšení efektivity ponehodové péče spočívající ve**

- snazší a rychlejší identifikaci místa dopravní nehody,
- zákonem ošetřené povinnosti řidičů umožnit průjezd IZS,

- včasné automatické a ověřené informaci o dopravní nehodě, díky čemuž je možné eliminovat vážné zdravotní následky zraněných účastníků nehody způsobené pozdní lékařskou pomocí,
  - včasné základní informaci o nehodě, díky čemuž se záchranné týmy mohou lépe připravit na technický zásah ještě před příjezdem na místo nehody,
  - mezinárodně kompatibilní automatizované zprávy o nehodě, díky čemuž je možné eliminovat jazykové bariéry mezi ohlašovatelem nehody a operátorem TCTV 112,
  - modernějším a kvalitnějším vybavení jednotek IZS nejmodernější technikou umožňují poskytnout přednemocniční péči na vysoké úrovni.
- Není dostatečně využívána možnost působení ve vzdělávací činnosti ve školách, v kurzech první pomoci pro řidiče a osvětové činnosti ČČK.
  - Povědomí o způsobu poskytnutí první pomoci, nejen mezi stávajícími řidiči, se v posledních letech nezvyšovalo.

## **H. Dopravní výchova**

V předchozím období Ministerstvo dopravy zajistilo zahájení kontinuální dopravní výchovy od rodiny po mateřské, základní a střední školy. Došlo také k rozvíjení a podpoře nových forem dopravní výchovy na všech stupních škol v rámci školních vzdělávacích programů. Byly zajištěny mediální kampaně zaměřené na zvýšení ochrany dětí spojené s vydáním příruček určených pro rodiče dětí, zajištění její distribuce do mateřských škol, škol a zdravotnických zařízení. V rámci prevence dětských úrazů v dopravě bylo přistoupeno k distribuci materiálů vydaných v minulých letech. Pro žáky středních škol nebyla zatím uplatněna vhodná metodika výuky dopravní výchovy.

Mladí řidiči jsou častými viníky závažných dopravních nehod. Je proto třeba přistoupit k výraznému zvýšení efektivity jejich přípravy a rovněž tak závěrečných řídičských zkoušek. Zvýšenou pozornost je rovněž třeba věnovat zkvalitnění přípravy učitelů autoškol i zkušebních komisařů.

Do vzdělávacího systému pro zkušební komisaře je zapotřebí zakotvit požadavky směrnice EU 2006/126/ES. Doposud nebyl vypracován žádný systematický nástroj pro následné vzdělávání a práci s pachateli dopravních přestupků. Kurzy bezpečné jízdy jsou pořádány jako placená forma výcviku pro řidiče, kteří v registru řidičů nemají zaznamenáno více než

10 bodů udělených v souvislosti se spácháním dopravně bezpečnostních deliktů ohodnocených méně než 6 body. V těchto kurzech je velmi postrádána péče dopravního psychologa, který by pracoval s bodově ohodnocenými řidiči.

Vzhledem k demografickému vývoji bude třeba skupině senioři věnovat stále větší pozornost. Mělo by to být jedno z důležitých témat v připravované Strategii 2020.

#### **Závěry:**

**Vzhledem k širokému spektru působení na širokou veřejnost Strategie nevytýčila konkrétní cíl v záchraně lidských životů, obdobně jako u vytváření bezpečného dopravního prostoru se jedná o soubor opatření, která by měla speciálně reagovat na identifikované rizikové skupiny a riziková chování,**

- speciální pozornost si vyžaduje zásadní zkvalitnění přípravy nových řidičů v autoškolách, vzdělávání učitelů autoškol i zkušebních komisařů,**
- není rozvinut systém následného vzdělávání a práce s řidiči, kteří se opakovaně dopouštějí dopravních přestupků,**
- v dopravní výchově je třeba více akcentovat i skupinu seniorů.**

## **I. Zvýšení respektu účastníků silničního provozu k dodržování právní úpravy**

Ke zvýšení respektu k dodržování právní úpravy je rozhodující nejenom intenzita dohledu ze strany Policie ČR, resp. obecní policie, ale i reálná vymahatelnost práva. Respekt občanů k dodržování pravidel silničního provozu a k policii jako vykonavateli dohledu roste v českém prostředí jen velmi pomalu. Většina občanů sice vnímá zavedení sankcí za nejzávažnější dopravní delikty jako velmi potřebné pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu, na druhou stranu většina těch samých občanů v roli řidiče či chodce alespoň občas pravidla silničního provozu vědomě porušuje. To má vliv na utváření jakési nepsané kolektivní normy všeobecně tolerovatelného chování v silničním provozu (zejména se jedná o porušování rychlostních limitů, používání telefonních přístrojů za jízdy, nedodržování povinnosti používat bezpečnostní pásy, přecházení vozovky mimo vyhrazená místa apod.), posílené vědomím malé pravděpodobnosti, že takovéto chování bude příslušnými kontrolními orgány odhaleno a potrestáno.

**Důležitým krokem při zvyšování respektu řidičů k dodržování právní úpravy bylo zavedení bodového systému, které přineslo z dlouhodobého hlediska významný pokles v počtu řidičů pravidelně či závažným způsobem nerespektujících právní úpravu.**

**Z krátkodobého hlediska pak zavedení bodového systému a zvýšení sankcí přispělo k dočasnému zlepšení chování řidičů v silničním provozu, a to několik měsíců před a po účinnosti novely. Důvodem byla jednak silná politická a mediální podpora změn nastartovaných novelizací, jednak zvýšený důraz na dohled ze strany Policie ČR a obecní policie.**

**Zpřísnění sankcí za dopravní delikty je velmi účinným nástrojem pro ovlivnění chování účastníků silničního provozu, ale pouze tehdy, jde-li ruku v ruce s vědomím či alespoň vysokou mírou pravděpodobnosti odhalení deliktu a jeho faktického potrestání.** Dohled Policie ČR a obecní policie je limitován personálními a finančními zdroji, nezbytnými podmínkami pro výkon dohledu apod. **Podstatného zvýšení intenzity kontroly** při vynaložení menších nákladů **lze dosáhnout i technickými prostředky, zejména systémem kamerového dozoru, a to na všech typech pozemních komunikací.** To potvrzují i zkušenosti ze zemí, které dosáhly během relativně krátkého období radikální změny přístupu řidičů k respektování práva v oblastech, jež mají bezprostřední dopad na nehodovost a počet usmrcených a zraněných osob v silničním provozu. Zavedení **automatizovaného způsobu kontroly** především dodržování stanovených rychlostních limitů a respektování signálu „Stůj“ na křižovatkách **umožní zaměřit technické a personální zdroje policie na kontrolu** požadovaného chování, které je možné detekovat pouze přímou interakcí policisty a účastníka silničního provozu.

Kromě zvýšení intenzity dohledu je pro zvýšení respektování práva občany také nezbytné, aby se **zvýšila efektivita dohledu ze strany jak Policie ČR, tak obecní policie.** Kromě jiného je možné efektivitu dohledu podpořit kvalitním technickým vybavením policistů, profesionálním řízením dohledu na základě přesných informací o aktuální situaci i na základě kvalitního vyhodnocení příslušných dat a zvýšenou vnitřní kontrolou (zaměřenou na cíl a lokalizaci dohledu, způsob provedení dohledu a odborné zpracování dopravních deliktů, případně projevy korupčního chování apod.). Za vhodný nástroj ke zvýšení efektivity práce Policie ČR považujeme i porovnání činnosti policie na úseku bezpečnosti silničního provozu a stavu nehodovosti, vč. jejích následků, v jednotlivých regionech v čase a porovnání těchto ukazatelů s využitím koeficientů i napříč kraji.

**Dalším aspektem je reálná a pokud možno bezprostřední hrozba faktického potrestání za spáchaný dopravní delikt. Zde vnímáme několik stěžejních faktorů, které omezují schopnost příslušných orgánů sankci uložit a vymoci:**

- a) legislativní bariéry v oblasti **přeshraničního vymáhání** sankcí stanovených za spáchaní dopravních deliktů;

- b) legislativní bariéry v oblasti **zjištění totožnosti přestupce**, jenž se dopustil dopravního deliktu jednoznačně identifikovatelným vozidlem, které mají přímý dopad na možnost příslušného orgánu dopravní delikt projednat a potrestat;
- c) **schopnost příslušného, zejména správního, orgánu zajistit ve stanovené lhůtě projednání všech zjištěných či policií oznámených dopravních deliktů** (otázka transparentnosti celého procesu projednávání deliktu, doby mezi zjištěním deliktu a zahájením projednání deliktu, doručování a přebírání předvolání, dostavení se k projednání deliktu, zjištění totožnosti delikventa, nízká míra přijetí vlastní odpovědnosti za deliktní chování spolu s neustále se zvyšujícími nároky na příslušný orgán v oblasti dokazování, otázka nastavení prekluzivní lhůty apod.);
- d) **velké množství dopravních deliktů zjištěných kamerovým systémem a personální, technické a legislativní bariéry pro jejich rychlé vyřešení** (otázka nastavení limitů systému, maximální možná automatizace procesu zjištění deliktu, možnosti identifikace vozidla a jeho provozovatele, zrychlené informování provozovatele vozidla o spáchání dopravního deliktu, motivace k dobrovolnému a včasnému zaplacení sankce);
- e) **finanční a personální limity**, které omezují možnost policejních orgánů řešit větší míru dopravních deliktů přímo na místě v blokovém řízení vč. podpory možnosti bezhotovostních plateb;
- f) **nadbytečná administrativní zátěž policejních a správních orgánů, zrychlení procesu** (zaměřit se na snížení administrativní zátěže, např. cestou usnadnění přístupu obecní policie do centrálního registru motorových vozidel, zvážení oprávnění Policie ČR zapsat body za dopravní delikty řešené v blokovém řízení přímo do bodové karty řidiče apod.)

Dalším faktorem, který může velmi podstatně ovlivnit respektování práva ze strany účastníků silničního provozu, je jejich **motivace k dobrovolné akceptaci společností požadovaného chování. Pozornost doporučujeme zaměřit zejména následujícím směrem:**

- a) **profesionální, proaktivní mediální komunikaci s občany podloženou odbornými znalostmi a zkušenostmi;**
- b) **pravidelné preventivní a informační aktivity** (přesně cílení aktivity, informování a přesvědčování se znalostí věci apod.);

- c) **zajištění jednotné společenské podpory bezpečnosti silničního provozu na všech úrovních** (otázka deklarování jasného cíle – snížení dopravních nehod a jejich následků, definování bezpečnosti silničního provozu jako priority a podřízení veškerých aktivit (legislativních, finančních, preventivních, mediálních apod.) v této oblasti tomuto cíli, přijetí strategických dokumentů a jejich rozpracování až do konkrétních opatření, stanovení odpovědnosti za jejich plnění...);
- d) **příkladné chování** (politici, policie, celebrity apod.), nekompromisní odsouzení nežádoucího chování;
- e) **ekonomické nástroje** (např. cestou povinného ručení, zvážení zavedení progresivní sankce v případě jejího nezaplacení v termínu apod.);
- f) **jiné nástroje** (např. možnost kontrolovat si prostřednictvím internetu svůj stav bodů v bodovém systému, zavedení řidičského průkazu na zkoušku pro mladé začínající řidiče nebo řízení těchto osob po určitou dobu s asistencí, zveřejnění mapy rozmístění automatických systémů kontroly aj.)

#### **Závěry:**

**Ke zvýšení respektu účastníků silničního provozu k dodržování pravidel silničního provozu navrhuje následující:**

- posilování role bodového systému
- zvýšení intenzity a efektivity dohledu
- podpora opatření vedoucích ke schopnosti příslušných orgánů uložit a vymoci sankci za dopravní delikty a
- podpora realizace nástrojů, které motivují účastníky silničního provozu k dobrovolné akceptaci společností požadovaného chování,
- řádně implementovat do právního řádu ČR v současnosti připravovanou směrnici EU o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních přestupcích v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

## J. Koordinování všech činností

Koordinační činnost Ministerstva dopravy jako ústředního orgánu státní správy zodpovědného za bezpečnost silničního provozu má zajistit účinnou spolupráci s ostatními ústředními orgány státní správy, územními samosprávami i nevládními a občanskými organizacemi.

### Závěry:

- došlo ke zlepšení komunikace mezi všemi zainteresovanými subjekty,
- vznikla Rada vlády pro BSP, která se schází minimálně dvakrát ročně a přináší hlavní doporučení pro tvorbu politiky bezpečnosti silničního provozu,
- není zajištěn dostatečný monitoring a analýza aktivit na poli bezpečnosti silničního provozu,
- zapojení dalších subjektů do systému prevence nehodovosti je zatím nedostatečné.

## K. Shrnutí a závěry

Pro prvních pět oblastí je možno vyhodnotit plnění pomocí přímých ukazatelů bezpečnosti. Pokles v počtu usmrcených do 24 hodin mezi roky 2009 a výchozím rokem 2002 je prezentován vedle odhadovaného průměrného meziročního poklesu za celé toto období.

Tabulka 6: Úspěšnost plnění NSBSP v jednotlivých oblastech měřitelných přímými ukazateli BSP

Oblast	Přímý ukazatel	Pokles 2002 - 2009	Průměrný meziroční pokles
	Všichni usmrcení	36,7 %	6,3 %
<b>A</b>	Usmrcení kvůli nepřiměřené rychlosti	33,5 %	5,7 %
<b>B</b>	Usmrcení kvůli nedání přednosti v jízdě	34,3 %	5,8 %
<b>C</b>	Usmrcení při nehodách s alkoholem	9,6 %	1,4 %
<b>D</b>	Usmrcení kvůli nepoužití pásu	52,0 %	8,95 %
<b>E</b>	Usmrcení chodci a cyklisté	43,2 %	7,8 %

Zatímco plnění v oblastech A, B a zejména C je podprůměrné, plnění v oblastech D a E lze označit za nadprůměrné. Zvláště pokrok v oblasti používání zádržných systémů lze považovat za úspěch. Ukazuje se, že je třeba se samostatně koncentrovat na nejvíce rizikové skupiny



zranitelných účastníků provozu. Vymáhání dodržování právní úpravy bude i nadále rozhodující pro další vývoj. Toto zahrnuje nejen vytvoření podmínek pro spravedlivou a důvěryhodnou práci příslušníků Policie, ale i její zefektivnění prostřednictvím aplikace nových technologií.

Velký prostor ke snížení usmrcených v silničním provozu existuje i nadále v oblasti používání zádržných systémů, nejen v osobních automobilech, a používání ochranných přileb cyklisty a motocyklisty. U cyklistů by bylo vhodným řešením zavedení povinnosti používání cyklistické přilby u všech cyklistů bez omezení věku. Účinnějšími opatřeními směřujícími k dodržování max. povolené rychlosti lze dosáhnout výrazné redukce v počtu usmrcených a zraněných v silničním provozu v dalších letech. Bezpečné dopravní prostředí nabízející dostatek prostoru všem účastníkům silničního provozu je třeba chápat jako nezbytnou podmínku pro bezpečnou dopravu na silnicích. Plošné zklidňování dopravy v centrech měst, zvýšení pasivní bezpečnosti stávajících extravilánových komunikací by měly probíhat paralelně s dostavbou dálniční sítě.

**V návrhu nové strategie je třeba vytvořit vzájemně provázaný komplexní systém ošetření nejvíce problémových oblastí bezpečnosti silničního provozu (rizikové skupiny účastníků silničního provozu, riziková a nebezpečná chování ohrožující ostatní) opatřeními v oblasti silniční infrastruktury a vozidel, výchovy a vzdělávání, postihu a legislativy a ITS technologií a především jejich kombinací.**

## **1.6 Identifikace prioritních problémových oblastí pro období 2011 - 2020**

Prioritní oblasti byly specifikovány na základě rozborů dosavadního vývoje nehodovosti v předchozí dekádě. Cílem je zaměřit pozornost na nejrizikovější skupiny účastníků silničního provozu a nebezpečné formy chování. Na základě vyhodnocení Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2004-2010, porovnání přímých a nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu s evropskými zeměmi a na základě očekávaných trendů a změn podmínek v dopravě byly identifikovány následující prioritní oblasti nové strategie:

- **děti**
- **chodci**
- **cyklisté**
- **motocyklisté**
- **mladí a noví řidiči**

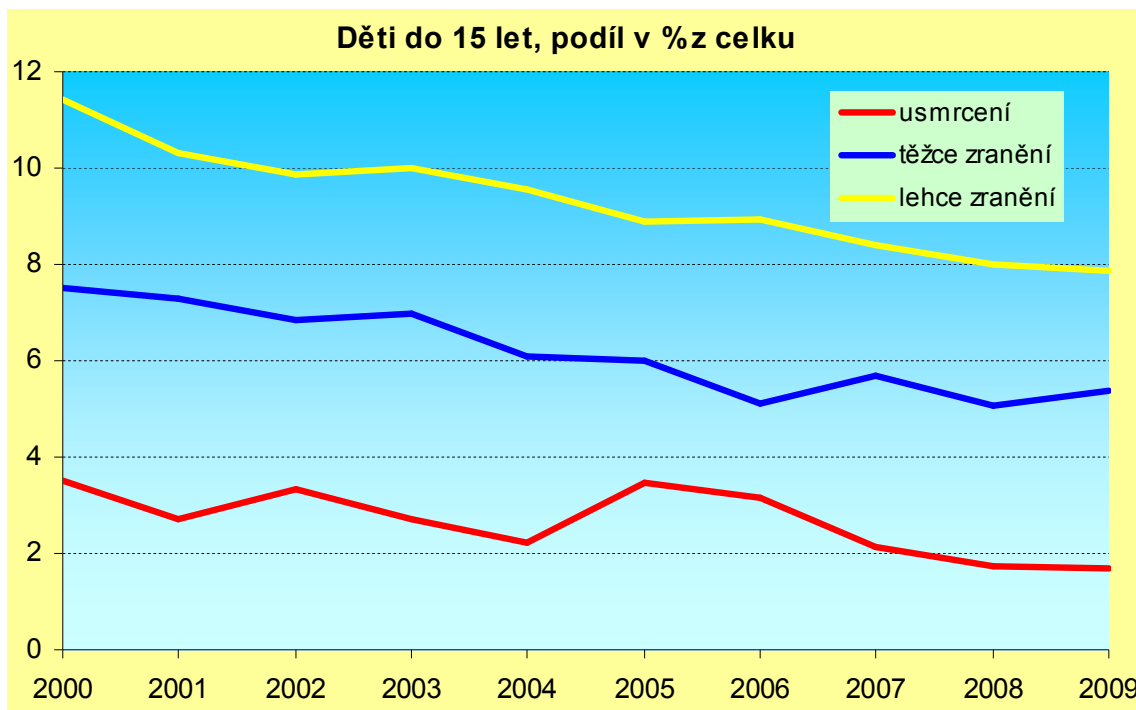
- stárnoucí populace
- alkohol a jiné návykové látky při řízení
- nepřiměřená rychlost
- agresivní způsob jízdy

## Děti

Děti sice nepatří k nejrizikovějším účastníkům silničního provozu, ale náležitá pozornost zaměřená na tuto skupinu je z dlouhodobého hlediska významná. Z dětí se rekrutují budoucí řidiči, jejich preventivní výchova tak má potenciál podstatně ovlivnit chování celé generace obyvatelstva.

Základní přehled vývoje následků nehod s účastí dětí včetně porovnání se situací v EU je demonstrován v následujících grafech. Zásadní pokles následků na zdraví a životech je ve sledovaném období markantní u všech kategorií dětských účastníků silničního provozu (chodec, cyklista, spolujezdec).

Graf 10: Podíl následků dopravních nehod dětí do 15 let na celkových následcích

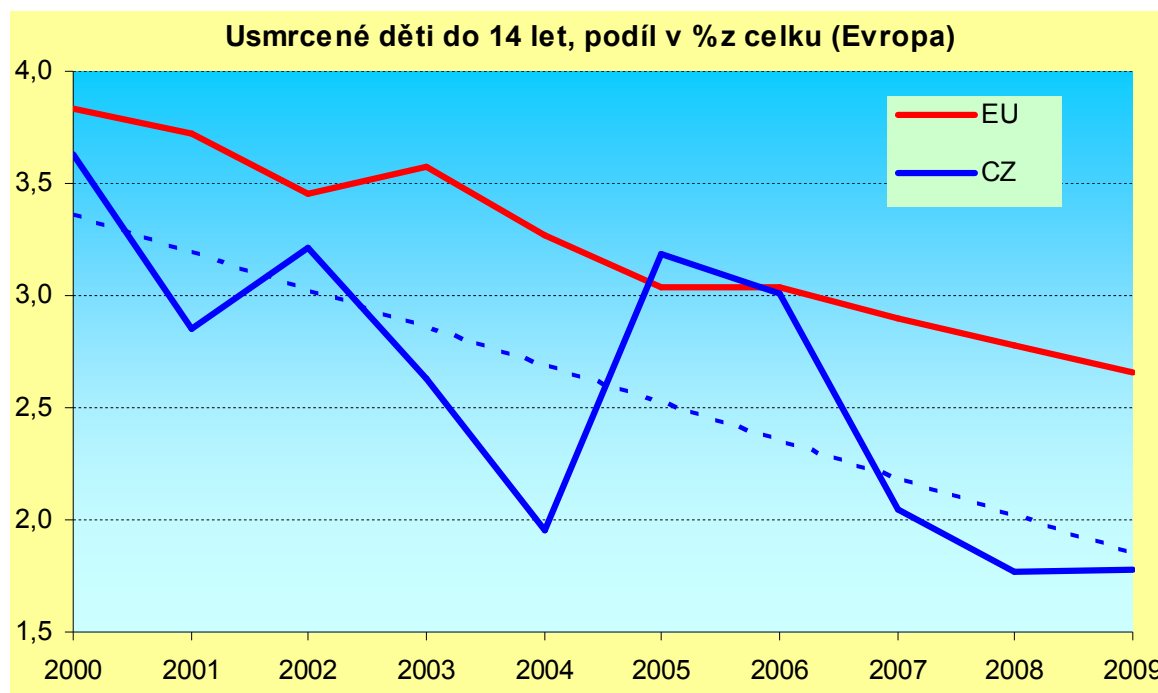


Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Ačkoliv počet usmrcených dětí v silničním provozu v ČR klesal rychlejším tempem ve srovnání s jejich počtem v populaci, trvale platí zásada, že i jediné usmrcené či vážně zraněné dítě v souvislosti se silničním provozem je nepřijatelné. Zobrazený výrazný pokles o téměř 70% je výsledkem soustavné péče a pozornosti, která se věnuje prevenci dětské úrazovosti

v dopravě. Trend vývoje znázorněný v následném grafu přerušovanou čarou potvrzuje obdobný průběh v porovnání s vývojem v EU.

Graf 11: Podíl smrtelných následků dopravních nehod dětí do 14 let na celkových následcích



Zdroj: IRTAD – OECD, CDV

## Chodci

Chodci jsou nejvýrazněji zastoupenou skupinou zranitelných účastníků silničního provozu. Za významné lze považovat 50% snížení počtu usmrcených chodců v roce 2009 oproti roku 2001, přesto však je absolutní počet obětí mezi chodci neúměrně vysoký.

Tabulka 7: Následky dopravních nehod chodců

Chodci	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2009/2000
usmrcení	315	282	269	256	243	244	173	198	210	157	0,50
těžce zranění	1 190	1 184	1 193	998	991	915	786	864	815	729	0,61
lehce zranění	3 695	3 946	3 808	3 586	3 599	3 291	3 179	3 234	3 028	2 912	0,79
<i>v % z celku</i>											
usmrcení	23,6	23,1	20,5	19,4	20,0	21,7	18,1	17,6	21,2	18,9	0,80
těžce zranění	21,5	21,6	21,7	19,0	20,3	20,8	19,7	21,8	21,4	20,6	0,96

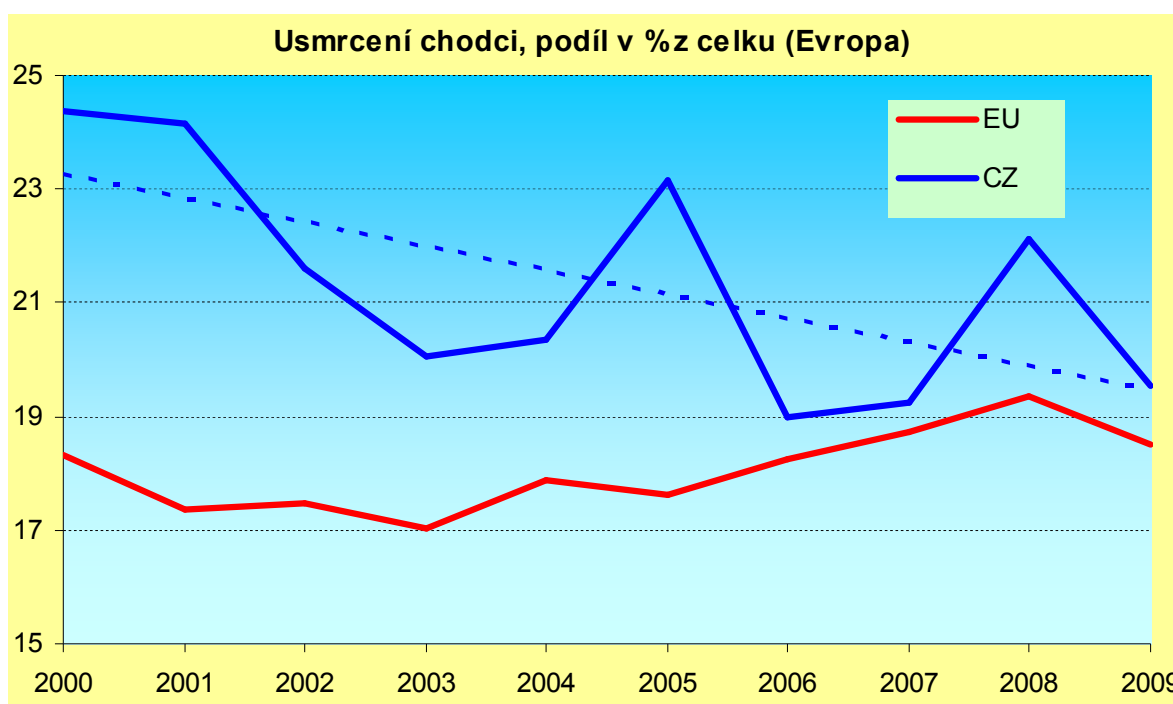
lehce zranění	13,7	13,9	13,1	11,8	12,2	11,8	13,1	12,7	12,2	12,2	0,90
---------------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Počet usmrcených chodců má velmi pozitivně klesající tendenci, která je v porovnání s ostatními osobními následky nehod nejpříznivější. Totéž platí i u podílu na celkových následcích, i když už ne v tak výrazném trendu.

Porovnání s vývojem v EU ukazuje na vyšší podíl smrtelných následků u nás ve srovnání s evropským podílem. Tyto skutečnosti podtrhují potřebnost zaměření cílených bezpečnostních opatření na tuto skupinu i v nadcházející dekádě.

Graf 12: Podíl smrtelných následků dopravních nehod chodců na celkových následcích



Zdroj: IRTAD – OECD, CDV

## Cyklisté

Již dnes je patrný trend v preferenci zdravé formy mobility ve městech, která by neměla být omezována rizikem zranění následkem střetu s motorovými vozidly. Především ve městech je nutno dosáhnout solidární, bezproblémové koexistence všech účastníků silničního provozu. Cyklisté jsou typickými představiteli tohoto trendu. Základní přehled vývoje následků nehod s účastí cyklistů včetně porovnání se situací v EU je tak následující:

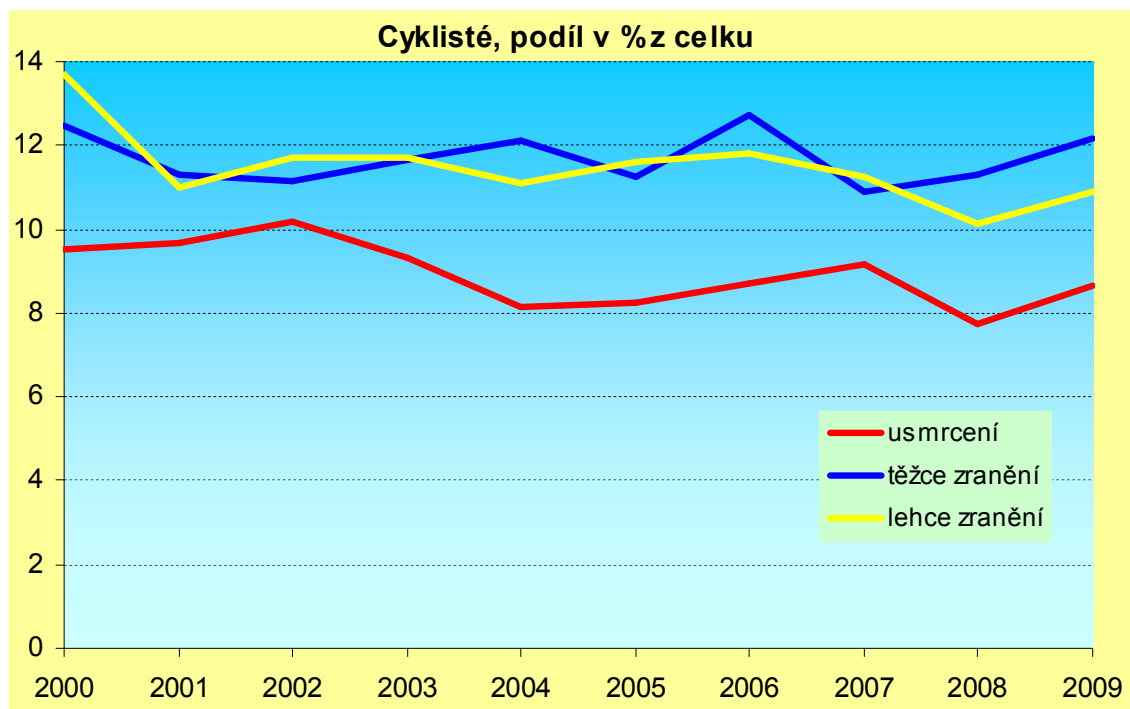
Tabulka 8: Následky dopravních nehod cyklistů

cyklisté	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2009/2000
usmrcení	127	118	134	123	99	93	83	103	77	72	0,57
těžce zranění	688	621	613	612	590	495	508	431	431	430	0,63
lehce zranění	3 704	3 117	3 394	3 550	3 277	3 252	2 868	2 855	2 516	2 585	0,70
v % z celku											
usmrcení	9,5	9,7	10,2	9,3	8,1	8,3	8,7	9,2	7,8	8,7	0,91
těžce zranění	12,5	11,3	11,2	11,7	12,1	11,3	12,7	10,9	11,3	12,2	0,98
lehce zranění	13,7	11,0	11,7	11,7	11,1	11,6	11,8	11,2	10,2	10,9	0,79

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Naprosto odlišný obraz však poskytuje porovnání vývoje následků dle místa nehody. Zatímco v roce 2002 došlo k 53 % smrtelných úrazů cyklistů na komunikacích mimo obec, v roce 2009 poklesl tento podíl na 44 % a větší podíl cyklistů zemřel na komunikacích v obcích. V extravilánu tak došlo k poklesu o 55 %, v intravilánu jen o 37 %. Ve srovnání s EU je však relativní podíl usmrcených cyklistů stále neúměrně vysoký:

Graf 13: Podíl následků dopravních nehod cyklistů na celkových následcích



Zdroj: IRTAD – OECD, CDV

Je markantní, že absolutní počet usmrčených cyklistů má sice klesající tendenci, ale jejich podíl na počtu celkově usmrčených je stále vysoký, obzvláště v porovnání s evropským průměrem. Zkvalitnění všech aspektů ovlivňujících bezpečnost cyklistů je jednoznačnou výzvou pro příští dekádu.

## Motocyklisté

Motocyklisté jsou ze všech účastníků silničního provozu vystaveni nejvyššímu riziku smrtelného zranění a zároveň představují velké nebezpečí i pro ostatní účastníky silničního provozu. Přitom úspěšnost vymáhání práva je u této skupiny nízká. S ohledem na rostoucí počet prodaných motocyklů a jen omezený pokrok v jejich vybavení technologiemi pasivní bezpečnosti se dá očekávat perzistence dopravně bezpečnostních problémů u dané skupiny (motocyklisté ujedou pouze cca 0,5 % celkově ujeté vzdálenosti v silničním provozu, ovšem podílejí se téměř z 10 % na celkovém počtu usmrčených účastníků silničního provozu). Základní přehled vývoje následků nehod motocyklistů včetně porovnání se situací v EU je následující:

Tabulka 9: Následky dopravních nehod motocyklistů

motocykly	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2009/2000
usmrcení	82	69	98	86	80	96	99	123	108	80	0,98
těžce zranění	414	434	469	526	529	530	527	573	562	555	1,34
lehce zranění	1 275	1 206	1 280	1 461	1 385	1 525	1 351	1 657	1 626	1 677	1,32
v % z celku											
usmrcení	6,1	5,7	7,5	6,5	6,6	8,5	10,4	11,0	10,9	9,6	1,57
těžce zranění	7,5	7,9	8,5	10,0	10,8	12,1	13,2	14,5	14,8	15,7	2,09
lehce zranění	4,7	4,3	4,4	4,8	4,7	5,5	5,6	6,5	6,6	7,1	1,50

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Dokumentovaná data jednoznačně potvrzují závažnost problému zejména v průběhu posledních pěti let. Osoby ve věkové kategorii 25 - 34 let tvoří největší počet obětí, hlavní příčinou vzniku tragických nehod je nepřiměřená rychlost jízdy.

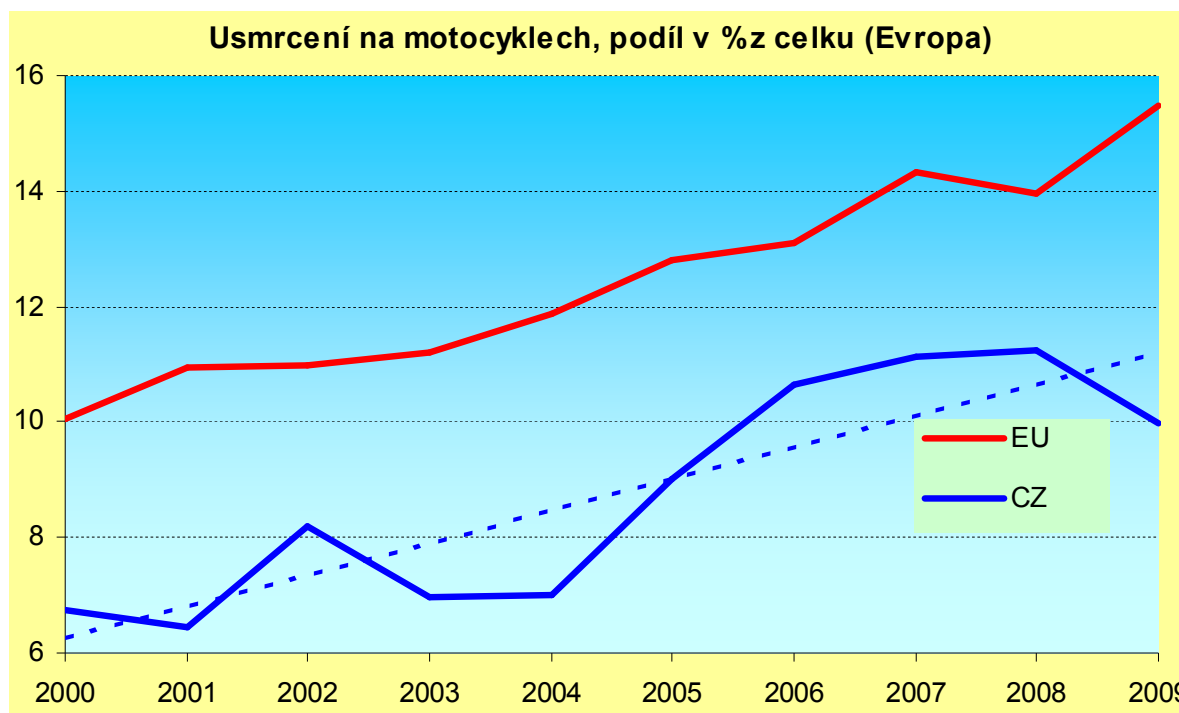
Tabulka 10: Počty nehod a následky nehod zaviněných motocyklisty nad 50 ccm

zavinění	nehody	usmrcení	těžce zranění	lehce zranění
nepřiměřená rychlost	715	37	208	486
nesprávné předjíždění	113	4	42	73
nedání přednosti	107	5	27	77
nesprávný způsob jízdy	576	12	88	413

Zdroj: ŘSDP PP ČR

Trend vývoje znázorněný v následném grafu přerušovanou čarou potvrzuje (s výjimkou roku 2009) obdobný průběh v porovnání s vývojem v EU.

Graf 14: Podíl smrtelných následků dopravních nehod motocyklistů na celkových následcích



Zdroj: IRTAD – OECD, CDV

### Mladí a začínající řidiči

Mladí a začínající řidiči mají v silničním provozu zvýšené riziko účasti na nehodě, ať již v důsledku zvýšené akceptace rizika či nedostatku zkušeností. Demografický vývoj naznačuje, že počet a podíl mladých řidičů se bude snižovat, což ovšem neznamená, že by působení na jejich životní hodnoty a chování v provozu začalo ztrácet na významu. Základní

přehled vývoje následků nehod s účastí mladých řidičů včetně porovnání se situací v EU je následující:

Tabulka 11: Počty nehod zaviněných řidiči motorových vozidel podle věku řidiče

Věk řidiče	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2009/ 2000
do 17	842	680	585	636	572	563	507	510	480	369	0,44
18 - 20	10 892	9 302	8 956	9 661	10113	9 923	9 263	9 910	9 160	4 144	0,38
21 - 24	25 382	22 193	20 685	20 217	19 381	19 039	17 428	17 818	15 473	6 662	0,26
do 24 celkem	37 116	32 175	30 226	30 514	30 066	29 525	27 198	28 238	25 113	11 175	0,30
v % z celku											
do 17	0,4	0,4	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,5	1,26
18 - 20	5,6	5,5	5,1	5,4	5,6	5,4	5,3	5,9	6,2	6,2	1,10
21 - 24	13,1	13,0	11,8	11,2	10,7	10,3	10,0	10,6	10,5	9,9	0,76
do 24 celkem	19,2	18,9	17,3	16,9	16,7	16,0	15,6	16,8	17,0	16,6	0,87

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Z celkového pohledu sice došlo u mladých řidičů ke snížení podílu na celkově usmrčených, problém však představují jedinci ve věku do 24 let.

Tabulka 12: Počty nehod a následky nehod zaviněných řidiči do 24 let v roce 2009

řidiči motorových vozidel do 24 let - rok 2009			
zavinění	nehody	usmrcení	těžce zranění
nepřiměřená rychlost	4 293	97	371
nesprávné předjíždění	292	12	39
nedání přednosti	1 840	12	153
nesprávný způsob jízdy	4 751	32	178

Zdroj: ŘSDP PP ČR

Z hlediska závažnosti následků nehod alarmujícím způsobem dominuje jako hlavní příčina nepřiměřená rychlost, která se podílí na 62 % smrtelných následků a vysoce překračuje nebezpečnost zjištěnou u ostatních kategorií účastníků silničního provozu. Poněkud příznivěji



vyznívá srovnání s evropským průměrem, kde je podíl mladých českých řidičů nižší. Tento fakt je třeba určitě vnímat také v souvislosti s celou řadou preventivně-osvětových akcí zajišťovaných MD. Evropské údaje však potvrzují mimořádnou důležitost těchto aktivit a potřebu trvalého působení na tuto věkovou kategorii.

Již ne tolik přesvědčivé porovnání nabízí pohled na řidiče nové, s krátkodobou řidičskou praxí, nicméně i zde se ČR nachází v blízkosti evropského průměru. Důležitý je však jejich podíl na celkových tragických následcích, který podtrhuje nezbytnost zásadní změny přípravy nových řidičů, ale i potřebu zavedení nových podpůrných opatření pro začínající motoristy.

## Stárnoucí populace

Stárnutí populace je aktuálním demografickým fenoménem. Podíl obyvatelstva nad 65 let vzroste do roku 2020 ze současných 15 % na 20 %. Tato generace bude mnohem aktivnější, se zvýšenou potřebou mobility. Kvalitnější zdravotní péče však nemůže plně kompenzovat zvýšenou zranitelnost starších lidí a současně sníženou schopnost rychle analyzovat a reagovat na stále komplikovanější situaci v silničním provozu. Ačkoliv problém stárnutí populace významněji zasáhne Českou republiku až kolem roku 2030, je nezbytné se na novou situaci připravovat již v nejbližších letech.

Základní přehled vývoje následků nehod s účastí starších řidičů včetně porovnání se situací v EU je následující:

Tabulka 13: Počty nehod zaviněných řidiči motorových vozidel podle věku řidiče

Věk řidiče	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2009/2000
60 - 64	3 692	3 193	3 774	4 536	4 682	5 137	5 379	5 587	5 156	2 235	0,61
65 - 69	2 527	2 059	2 133	2 244	2 337	2 468	2 517	2 652	2 518	1 143	0,45
nad 70	3 085	2 686	3 076	3 334	3 413	3 640	3 372	3 380	3 079	1 463	0,47
nad 60 celkem	9 304	7 938	8 983	10 114	10 432	11 245	11 268	11 619	10 753	4 841	0,52
v %											
60 - 64	1,9	1,9	2,2	2,5	2,6	2,8	3,1	3,3	3,5	3,3	1,74
65 - 69	1,3	1,2	1,2	1,2	1,3	1,3	1,4	1,6	1,7	1,7	1,30
nad 70	1,6	1,6	1,8	1,8	1,9	2,0	1,9	2,0	2,1	2,2	1,37
nad 60 celkem	4,8	4,7	5,1	5,6	5,8	6,1	6,5	6,9	7,3	7,2	1,50

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Z hlediska příčin nehod se zde projevují zcela jiné faktory oproti skupině mladých řidičů. Nikoliv rychlost, ale neschopnost správné orientace jsou problémem starších řidičů, na kterou je třeba zaměřit pozornost.

Tabulka 14: Příčiny a následky nehod zaviněných řidiči nad 65 let

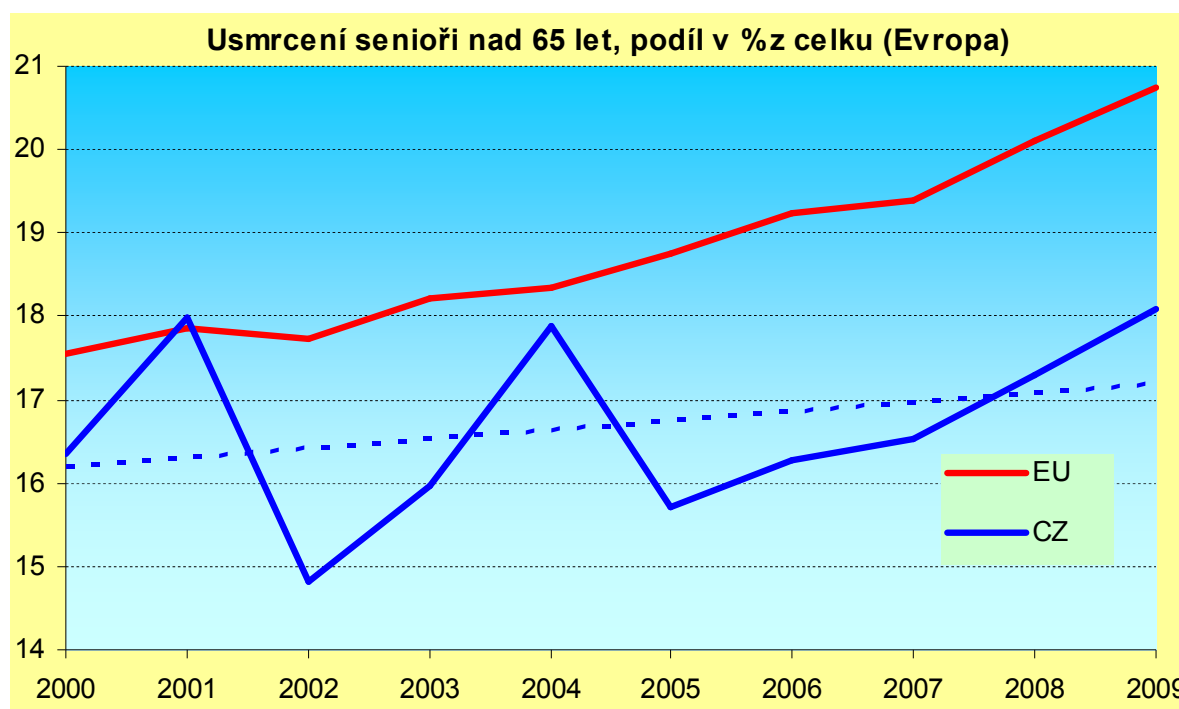
Zavinění	nehody	usmrcení	těžce zranění
nepřiměřená rychlost	339	12	28
Nesprávné předjíždění	69	2	3
nedání přednosti	126	21	95
Nesprávný způsob jízdy	1 462	27	80

Zdroj: ŘSDP PP ČR

Z hlediska problematiky starších osob v roli chodců, dle statistiky usmrcených osob v roce 2010, se specifika starší generace projevují ještě markantněji: *19 % všech usmrcených osob v roce 2010 byly osoby starší 64 let, 44 % usmrcených chodců v roce 2010 bylo starších 64 let*“ (zdroj Ředitelství služby dopravní policie).

Trend vývoje znázorněný v následném grafu přerušovanou čarou potvrzuje obdobný průběh v porovnání s vývojem v EU, i když díky odlišným demografickým charakteristikám podíl seniorů v EU narůstá a projevuje se i ve vyšším podílu na smrtelných následcích.

Graf 15: Podíl usmrcených seniorů nad 65 let v % z celkového počtu usmrcených řidičů



Zdroj: IRTAD – OECD, CDV

## Ovlivnění alkoholem a jinými návykovými látkami (drogami, léky)

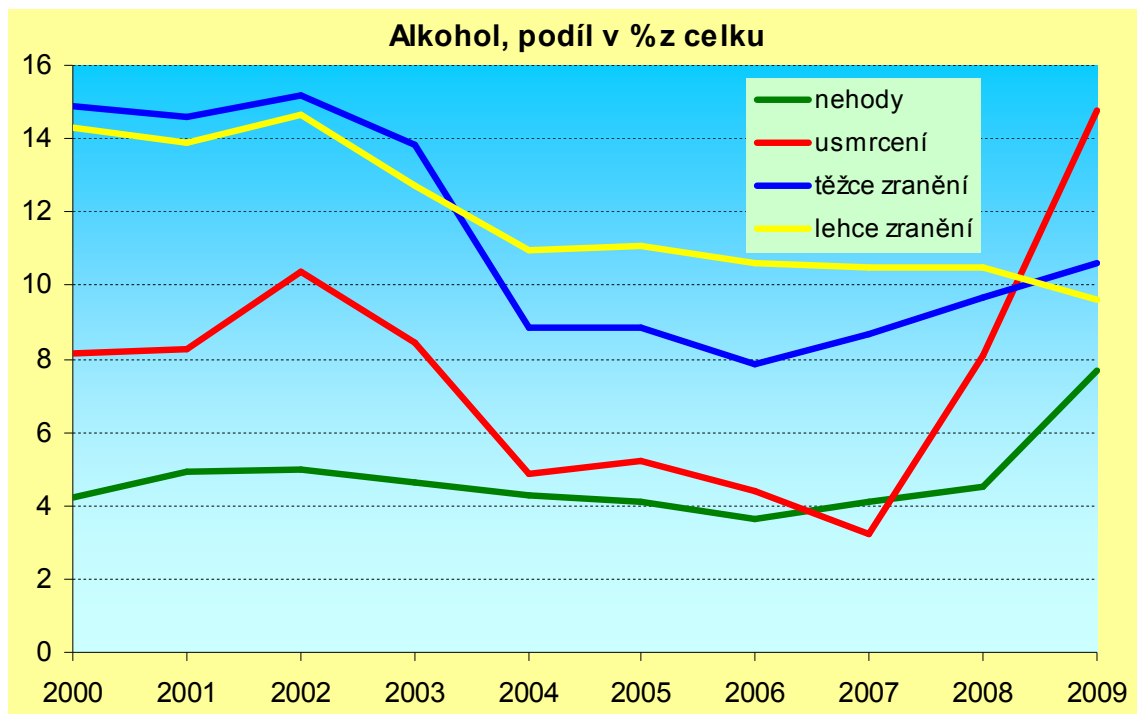
Vývoj počtu a následků nehod způsobených účastníky silničního provozu pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek je následující:

Tabulka 19: Počty a následky nehod zaviněných alkoholem

alkohol	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2009/2000
nehody	8 888	9 191	9 552	9 076	8 445	8 192	6 807	7 466	7 252	5 725	0,64
usmrcení	109	101	136	111	59	59	42	36	80	123	1,13
těžce zranění	824	801	834	726	432	388	314	343	369	376	0,46
lehce zranění	3 870	3 933	4 250	3 860	3 242	3 105	2 567	2 670	2 603	2 282	0,59
v % z celku											
nehody	4,2	5,0	5,0	4,6	4,3	4,1	3,6	4,1	4,5	7,7	1,82
usmrcení	8,2	8,3	10,4	8,4	4,9	5,2	4,4	3,2	8,1	14,8	1,81
těžce zranění	14,9	14,6	15,2	13,8	8,9	8,8	7,9	8,7	9,7	10,6	0,71
lehce zranění	14,3	13,9	14,6	12,7	11,0	11,1	10,6	10,5	10,5	9,6	0,67

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Graf 16: Podíl následků dopravních nehod zaviněných alkoholem na celkových následcích nehod



Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Markantní je nárůst jejich tragických následků. Alarmující je skutečnost, že v roce 2010 byla u 68,7 % dopravních nehod s alkoholem zjištěna hodnota alkoholu u viníka dopravní nehody

1 % a více. Na řidiče pod vlivem návykových látek rovněž negativně spolupůsobí únava a stres, přitom nároky na pozornost při řízení se stále zvyšují. Zásadním problémem je přitom komplexnost simultánního působení více faktorů na řidiče v době řízení a omezené možnosti kontroly a vymáhání relevantní zákonné úpravy.

### Nepřiměřená rychlost jízdy

Je příčinou nejméně 40 % všech smrtelných nehod a významným faktorem přispívajícím ke vzniku prakticky všech nehod v silničním provozu. Přitom i velmi malé změny v rychlosti vozidel vedou k významným změnám v závažnosti nehod. Rozsah a dopady jízdy nepřiměřenou rychlostí jsou rozdílné pro jednotlivé kategorie účastníků silničního provozu, ale týkají se principiálně všech. Druhotným problémem je pak rychlá jízda, při níž není zachován bezpečný odstup od předchozího vozidla. Základní přehled vývoje následků nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí je následující:

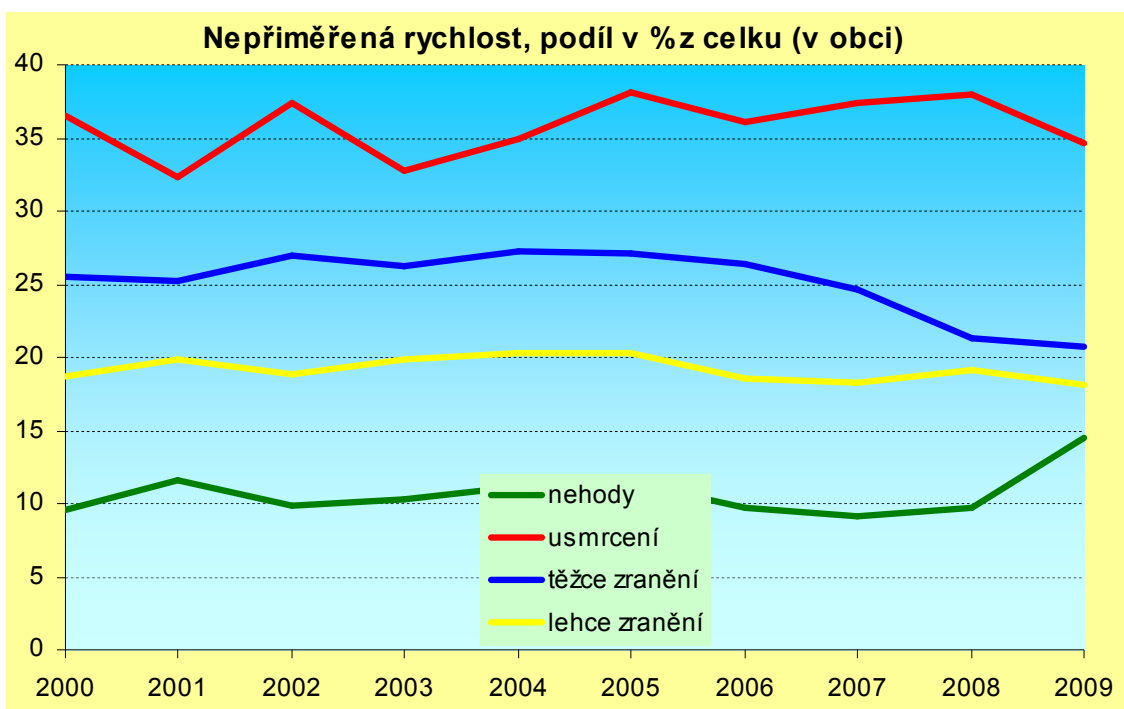
Tabulka 16: Počty a následky nehody zaviněných nepřiměřenou rychlostí

rychlost	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2009/ 2000
nehody	28 073	29 892	26 275	27 499	29 890	31 066	25 892	25 185	23 353	15 521	0,55
usmrcení	530	512	556	496	461	481	420	495	434	370	0,70
těžce zranění	1 745	1 877	1 833	1 754	1 699	1 576	1 317	1 328	1 286	1 151	0,66
lehce zranění	6 932	8 059	7 616	8 406	8 477	8 158	6 715	7 244	7 362	6 887	0,99
v % z celku											
nehody	13,3	16,1	13,8	14,0	15,2	15,6	13,8	13,8	14,6	20,7	1,56
usmrcení	39,7	42,0	42,3	37,6	37,9	42,7	43,9	44,1	43,8	44,5	1,12
těžce zranění	31,6	34,2	33,4	33,4	34,8	35,9	33,0	33,5	33,8	32,6	1,03
lehce zranění	25,6	28,5	26,3	27,7	28,7	29,2	27,7	28,5	29,7	29,0	1,13

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

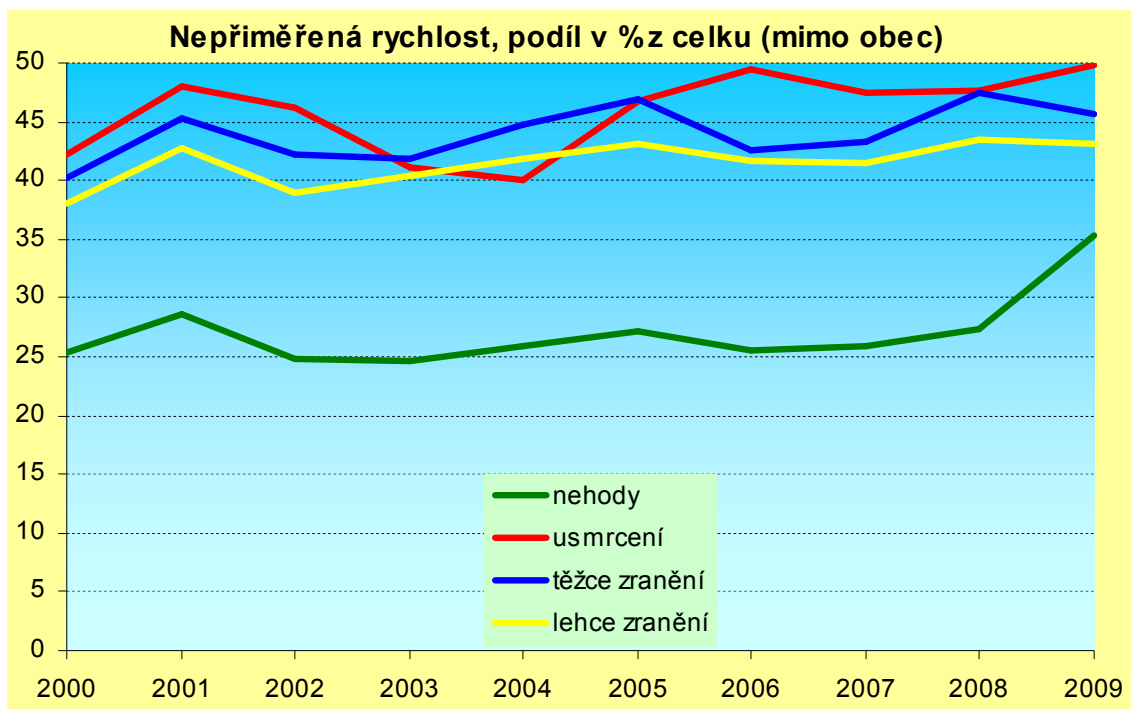
Rychlost v okamžiku srážky bezprostředně souvisí se závažností osobních následků nehod, ať už se to týká cestujících samotných nebo dalších účastníků silničního provozu. Projevuje se tedy rozdílně na komunikacích v intravilánu a extravilánu.

Graf 17: Podíl následků dopravních nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí na celkových následcích nehod (intravilán)



Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Graf 18: Podíl následků dopravních nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí na celkových následcích nehod (extravilán)



Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

## Agresivní způsob jízdy

Agresivní způsob jízdy je charakterizován jako chování, které nerespektuje ostatní účastníky silničního provozu. Není nebezpečný jen bezprostředně jejich ohrožením, ale především svým psychologickým dopadem na ostatní účastníky silničního provozu. Stejně jako individualismus či korupce, které prorůstají společností a stávají se společenskou normou, tak i bezohledná jízda se stává pro stále více lidí standardem a akceptovatelnou formou chování, která je ovšem celospolečensky extrémně nebezpečná. Agresivní jízda přitom nijak zvlášť nešetří čas spěchajícímu řidiči, ale naopak omezuje ostatní, přispívá k jejich stresu, k vytváření kolizních situací, současně zatěžuje životní prostředí.

Dopad agresivní jízdy na nehodovost lze jen obtížně vyjádřit, neboť se projevuje různými způsoby, počínaje nebezpečným předjížděním, nedáním přednosti, omezováním ostatních řidičů, nedodržováním bezpečné vzdálenosti atd. Např. na následky nehod zapříčiněných jen nesprávným předjížděním a nedáním přednosti v roce 2009 zemřelo 144 osob a 7 965 jich bylo zraněno.

Tabulka 17: Počty nehod a následky nehod zaviněných agresivní jízdou

rok 2009				
zavinění celkem	nehody	usmrcení	těžce zranění	lehce zranění
vjetí do protisměru	2 592	88	195	1 049
vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	1827	3	16	144
nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	6 198	4	50	1 661
bezohledná, agresivní, neohleduplná jízda	441	2	13	91
náhlé bezdůvodné snížení rychlosti jízdy, zastavení	30	0	1	10

Zdroj: ŘSDP PP ČR

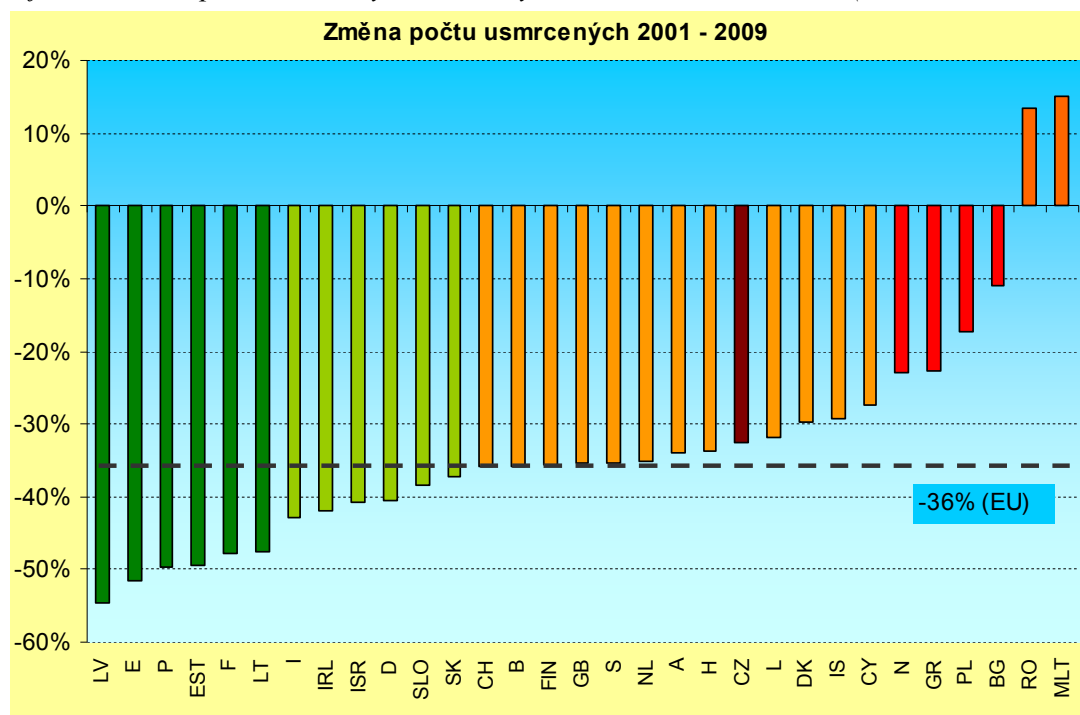
Proto je třeba v následné dekádě zaměřit cílenou pozornost na preventivní opatření předcházející projevům agresivního chování a na aplikaci účinných represivních opatření.

## 2 Analýza vývoje nehodovosti v zahraničí

### 2.1 Mezinárodní srovnání

Se 130 usmrcenými v silničním provozu na milion obyvatel se v roce 2001 Česká republika řadila v rámci 27 zemí EU zhruba doprostřed na 15. místo a činila předěl mezi stávajícími členskými státy a tehdejšími kandidátskými zeměmi. Ukazatel úmrtnosti tehdy o 16 % překračoval evropský průměr. Zajímavé je, že v daném roce se za Českou republiku řadily země jako Španělsko, Francie, Lucembursko, Portugalsko. I přes docílený pokrok v následném období se Česká republika obsazením 18. pozice v roce 2009 řadí s 86 usmrcenými v silničním provozu na milion obyvatel v rámci zemí EU27 mezi ty s horšími dosahovanými výsledky. Míra úmrtnosti v ČR je o 23 % vyšší, než je evropský průměr. V posledních letech se dokonce mírně pohoršilo i její postavení v rámci zemí střední a východní Evropy přistoupených k EU v roce 2004. Mezi roky 2001 a 2009 došlo v průměru v rámci celé Evropské unie k redukcí počtu usmrcených v silničním provozu o 36 %. Zatímco země jako Francie, Španělsko, Portugalsko, Litva, Lotyšsko, Estonsko již dnes na národní úrovni v podstatě naplnily cíl redukovat počet usmrcených o 50 %, mnohé jiné evropské státy pokročily jen málo, některým se dokonce nepodařilo ani to. Zbývá dodat, že v České republice poklesl ve stejném období počet usmrcených o něco méně, než činí unijní průměr, konkrétně o 32 %.

Graf 19: Změna v počtu usmrcených mezi roky 2001 a 2009 v zemích EU (EC DG TREN, ETSC)



Zdroj: IRTAD, CARE, CDV

Dle OECD je třeba sledovat absolutní počty usmrcených a rovněž tak počet obětí na ujetou miliardu kilometrů. Právě tento druhý údaj je považován za výstižnější. Z níže uvedené tabulky a grafu je markantní několikanásobně větší počet obětí na ujetou miliardu kilometrů v ČR ve srovnání s některými západoevropskými státy. V roce 1980 byl náš národní údaj relativně srovnatelný s údaji udávanými Belgií či Francií, dnes si o jimi udávaných hodnotách můžeme nechat jen zdát. Např. i další postsocialistický stát Slovinsko se za rok 2008 pochlubilo údajem o třetinu nižším, než vykazuje ČR.

Míra snižování úmrtnosti na českých silnicích je výrazně nižší než v osmdesátých letech, a to i se zohledněním nárůstu dopravních výkonů posledních dvou dekád.

Tabulka 18: *Usmrcení na 100 000 obyvatel a miliardu ujetých kilometrů ve vybraných státech*

stát	Usmrcení na 100 000 obyvatel						Usmrcení na mld vozokm					
	1970	1980	1990	2000	2005	2009	1970	1980	1990	2000	2005	2008
<b>CZ</b>	20	12,2	12,5	14,5	12,6	8,6	-	53,9	48,3	37	25,6	19,4
<b>B</b>	31,8	24,3	19,9	14,4	10,4	8,9	105	50	28,1	16,3	11,5	9,6
<b>D</b>	27,7	19,3	14	9,1	6,5	5,1	-	37,3	20	11,3	7,8	6,5
<b>DK</b>	24,6	13,5	12,4	9,3	6,1	5,5	51	25	17,3	10,7	7,7	8,2
<b>FIN</b>	22,9	11,6	13,1	7,7	7,2	5,3	-	20,6	16,3	8,5	7,3	6,5
<b>F</b>	32,6	25,1	19,8	13,6	8,8	6,9	90	43,6	25,7	15,1	9,6	7,8
<b>GB</b>	13,9	10,9	9,4	6,0	5,5	3,8	37	21,9	12,7	7,3	6,4	5,2
<b>NL</b>	24,6	14,2	9,2	6,8	4,6	3,9	-	26,7	14,2	8,5	-	-
<b>S</b>	16,3	10,2	9,1	6,7	4,9	3,9	35	16,4	12	8,5	5,9	5,1
<b>SLO</b>	35,8	29,2	25,9	15,8	12,9	8,4	167	96,1	65,1	26,7	16,6	12,3
<b>Japonsko</b>	21	9,3	11,8	8,2	6,2	4,5	96	29,3	23,2	13,4	10,3	8,1
<b>J. Korea</b>	-	17,2	33,5	21,8	13,2	12	-	-	-	49,5	18,3	20,1
<b>USA</b>	25,8	22,5	17,9	15,3	14,7	11,1	29,7	20,9	12,9	9,5	9	8

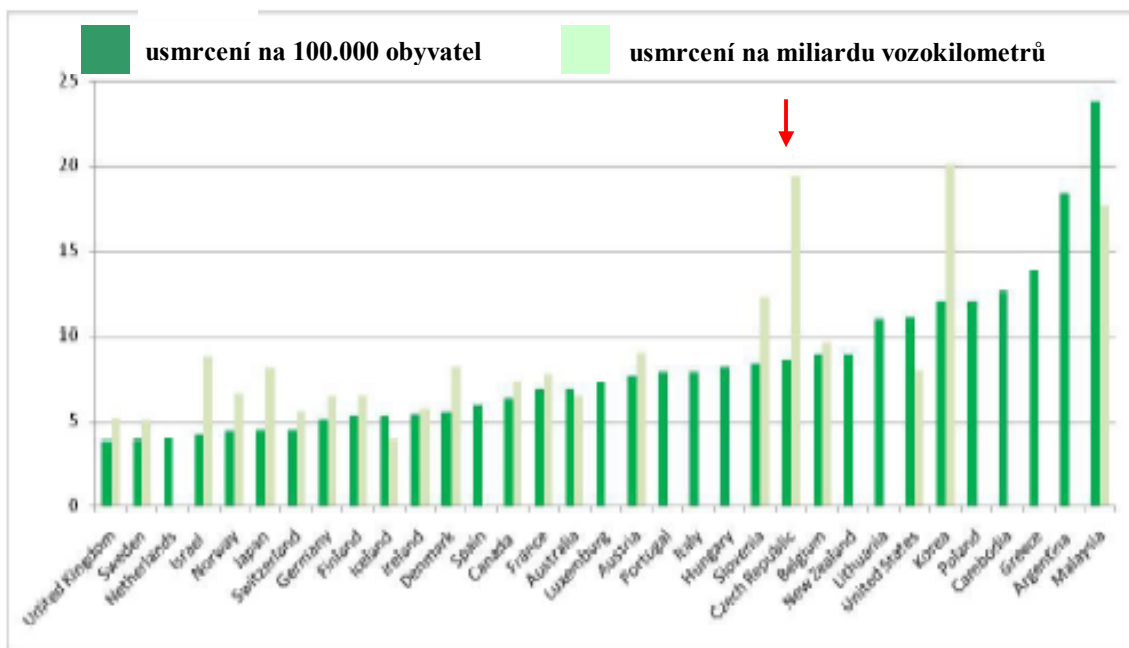
Zdroj: IRTAD a ITF

Z níže uvedeného grafu jasně vyplývá současná pozice České republiky v oblasti fatálních následků dopravních nehod ve srovnání s dalšími vyspělými státy. Pozornost zaslouží zjevný nepoměr mezi počtem usmrcených na 100.000 obyvatel a počtem usmrcených na ujetou miliardu kilometrů. České silnice jsou nebezpečné.



Graf 20: Počet usmrcených osob na 100 000 obyvatel a na miliardu ujetých vozokilometrů

Figure 5: ROAD DEATHS PER 100 000 INHABITANTS AND PER BILLION VEHICLE KILOMETERS TRAVELLED



Zdroj: IRTAD)

V evropském porovnání je Česká republika pod evropským průměrem a patří do skupiny zemí, kterým se zřejmě nepodaří přispět k naplnění evropského cíle.

## 2.2 Zkušenosti ze zemí s nejvyšším poklesem tragických následků nehodovosti

Na tomto místě považujeme za užitečné krátce se zmínit o podstatě dopravně bezpečnostních opatření realizovaných v zemích, které od roku 2001 dosáhly nejvyššího poklesu v počtu usmrcených v silničním provozu, a které tak naplnily evropský cíl zredukovat o 50 % počet usmrcených. Jedná se o Litvu, Španělsko, Estonsko, Portugalsko, Francii a Lotyšsko.

Tabulka 19: Země s nejvyšším poklesem usmrcených na silnicích od roku 2001 (2000 - 2002)

Země	Usmrcených 2001	Usmrcených 2009	Pokles v %
Litva	558	254	54 %
Španělsko	5 517	2 714	51 %
Estonsko	199	100	50 %
Portugalsko	1 670	840	50 %

Francie	8 160	4 273	48 %
Lotyšsko	706	370	48 %

Společným rysem těchto zemí je jasné vymezení dopravně bezpečnostní politiky mající potenciál dosáhnout stanoveného maximálně možného akceptovatelného počtu usmrcených v cílovém roce, jež byla konkretizována akčním plánem příslušně specifikujícím přijímaná opatření a role jednotlivých subjektů.

*Tabulka 20: Vedoucí agentura BSP, její status a vyhrazené prostředky*

<b>Země</b>	<b>Vedoucí agentura BSP</b>	<b>Status</b>	<b>Disponibilní prostředky</b>
Litva	ano	meziresortní	7,3 mil. €
Estonsko	ano	meziresortní	15,4 mil. €
Španělsko	ano	vládní	881,0 mil. €
Portugalsko	ano	vládní	-
Francie	ano	meziresortní	2 295 mil. €
Lotyšsko	ano	meziresortní	5,69 mil.€

Dalším společným rysem těchto zemí je koordinace aktivit na poli bezpečnosti silničního provozu (dále jen BSP) jedinou vládní či meziresortní agenturou, která má ke své činnosti vyčleněné dostatečné prostředky, jež jsou dále distribuovány.

Ve všech uvedených zemích existovala silná politická vůle ke změnám vyjádřená konkrétními cíli, strategickými plány a dostupnými prostředky. Rovněž tak došlo k radikálnímu zpřísnění postihů řidičů - přestupců. Některé přestupky byly nově zařazeny mezi trestné činy, obecně pak došlo ke zvýšení potenciálních sankcí. Všechny tyto země využívají systém automatické kontroly dodržování předpisů, zejména nejvyšší povolené rychlosti, přičemž zejména Francie tento systém dovedla k technické vyspělosti. Dané státy na počátku minulé dekády přistoupily k tvorbě nové organizační struktury systému bezpečnosti silničního provozu a rovněž tak ustanovily příslušné koordinační orgány za účelem zvyšování úrovně bezpečnosti na silnicích. Ve Španělsku, Portugalsku a ve Francii byly zřízeny národní observatoře BSP mající poradenskou a koordinační úlohu. Ve Španělsku, Lotyšsku a Litvě byly zavedeny systémy

bodového hodnocení řidičů. V následujícím přehledu jsou uvedena klíčová opatření vedoucí v příslušných státech k výraznému poklesu obětí v silničním provozu v období let 2001 - 2009.

*Tabulka 21: Oblasti klíčových opatření pro zvýšení úrovně BSP v zemích s nejmarkantnějším snížením počtu usmrcených v silničním provozu v období let 2001 - 2009*

<b>Země</b>	<b>Oblasti hlavních změn</b>
Lucembursko	Alkohol, bodový systém, policejní dozor.
Francie	Systém automatické kontroly, reforma bodového systému.
Portugalsko	Infrastruktura, pravomoci policie.
Litva	Policejní dohled, audity PK, bodový systém.
Španělsko	Bodový systém, policejní dohled.

Uvedený přehled potvrzuje, že nejúčinnější cestou k dosažení výrazného poklesu počtu usmrcených na silnicích v relativně krátkém časovém intervalu je jasná definice řídicí struktury dopravně bezpečnostního systému, dostatečné finanční zajištění aktivit, odborná informační podpora, intenzivní kontrola dodržování platné legislativy ze strany řidičů, zejména v oblasti dodržování max. povolené rychlosti jízdy, respektování zákazu řízení vozidel pod vlivem alkoholu a drog, a v neposlední řadě vytváření bezpečné silniční infrastruktury. Přitom se nejedná pouze o intenzitu, ale i o kvalitu spočívající ve schopnosti státu vymáhat udělené pokuty či tresty. Všechny země s výjimkou Lucemburska používají automatické radary k měření rychlosti vozidel na všech typech silničních komunikací. Zkušenosti Portugalska, Litvy a Španělska pak poukazují na fakt, že zvyšování bezpečnosti infrastruktury je nejúčinnějším motorem k průběžnému dlouhodobému zvyšování úrovně BSP.

### 3 Evropský plán bezpečnosti silničního provozu

Bezpečnost na evropských silnicích nadále zůstává závažným tématem společným všem státům EU27, o čemž vypovídá více než 35 000 usmrcených a 1 500 000 zraněných osob při nehodách v silničním provozu v roce 2009 a související ekonomické ztráty ve výši cca 130 miliard eur. Jedním z klíčů k řešení této situace je identifikace základních příčin vzniku závažných dopravních nehod a soustředění společného úsilí k jejich odstranění.

Politika EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu pro období do roku 2020 byla zveřejněna v červenci 2010 ve **Sdělení Komise** s názvem „**Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011 - 2020.**“ Tento dokument obsahuje návrh základních opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 - 2020, jež by měla přispět k výraznému zvýšení úrovně bezpečnosti na evropských silnicích. Zohledňuje přitom výsledky třetího akčního programu pro bezpečnost silničního provozu.

Dle Sdělení Komise „Evropa 2020 - Strategie pro inteligentní a udržitelný růst podporující začlenění“ bude bezpečnost silničního provozu důležitým tématem v připravované Bílé knize o dopravní politice 2010 - 2020, neboť snížení počtu usmrcených účastníků silničního provozu má klíčový význam pro zlepšení celkového výkonu dopravního systému a pro naplnění potřeb a očekávání občanů a podniků (Sdělení komise KOM (2010) 389 ).

Na závažnost úsilí o snížení nehodovosti reagovala Komise již v uplynulé dekádě, když 2. června 2003 přijala svůj třetí evropský akční program pro bezpečnost silničního provozu, který obsahoval ambiciózní cíl do roku 2010 o polovinu snížit počet obětí nehod na evropských silnicích, jakož i 62 návrhů konkrétních opatření zaměřených na bezpečnost vozidel, dopravní infrastruktury a účastníků silničního provozu. K tomuto ambicióznímu cíli se ve svých národních programech připojila většina členských států. Za účelem analýzy dopadů bylo vypracováno hodnocení ex-post úrovně provádění a účinnosti tohoto akčního programu, ze kterého vyplývá, že sice celkově nebude stanoveného cíle do konce roku 2010 dosaženo (i když řada států jej naplnila již v roce 2009 a další k němu úspěšně směřují), nicméně akční program působil jako silný katalyzátor v úsilí členských států zaměřeného na zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Jednou ze zásad obsažených ve Sdělení EK je snaha o dosažení co nejvyšších norem bezpečnosti silničního provozu v celé Evropě s tím, že politika v oblasti bezpečnosti silničního provozu musí svá opatření zaměřit na občany tak, aby za svou bezpečnost a za bezpečnost druhých převzali osobní odpovědnost. Zvláštní pozornost by měla být věnována

zranitelným účastníkům silničního provozu. Bezpečnost silničního provozu by také měla být úzce propojena i s politikami týkajícími se energetiky, životního prostředí, zaměstnanosti, vzdělávání, mladých lidí, veřejného zdraví, výzkumu, inovací a technologií, spravedlnosti, pojišťovnictví, obchodu a zahraničních věcí. V souladu se zásadami subsidiarity a proporcionality, které jsou v oblasti bezpečnosti silničního provozu součástí koncepce sdílené odpovědnosti, budou požadovány závazky a případně i konkrétní opatření na úrovni evropských orgánů, členských států, regionálních a místních subjektů a aktérů občanské společnosti podle toho, za jakou oblast nesou zodpovědnost. Aby mohl být vytvořen společný prostor bezpečnosti silničního provozu, navrhuje Komise od roku 2010 pokračovat v plnění cíle **o polovinu snížit celkový počet smrtelných nehod v Evropské unii, a to do roku 2020**. Členské státy jsou vyzvány, aby přispěly k dosažení společného cíle a přitom zohlednily své specifické výchozí situace, potřeby a okolnosti. Své úsilí by měly zaměřit na oblasti, v nichž mají největší nedostatky, přičemž jako ukazatel použijí výsledky, kterých v uvedených oblastech dosáhli ti nejlepší. Tento přístup by měl zmenšit rozdíly mezi členskými státy a zajistit občanům stejnoměrnější úroveň bezpečnosti silničního provozu v rámci celé EU.

Pro příští desetiletí bylo stanoveno sedm cílů, které zahrnují:

- **Zlepšit vzdělávání a výcvik účastníků silničního provozu**

se specifickým zaměřením na zkvalitnění přípravy a průběhu zkoušky uchazečů o řidičské oprávnění a průběžného výcviku neprofesionálních řidičů po vydání řidičského průkazu, a to zejména s ohledem na schopnosti starších lidí.

- **Zesílit prosazování pravidel silničního provozu**

se specifickým zaměřením na přeshraniční výměnu informací v oblasti bezpečnosti silničního provozu, kampaně zacílené na prosazování pravidel a využití moderních technologií ve vozidlech.

- **Bezpečnější silniční infrastruktura**

se specifickým zaměřením na to, aby financování z evropských fondů bylo poskytnuto pouze na infrastrukturu, která splňuje požadavky stanovené ve směrnicích týkajících se bezpečnosti silničního provozu a bezpečnosti tunelů, současně je třeba prosazovat uplatňování příslušných zásad při řízení bezpečnosti infrastruktury na vedlejší silniční síti v členských státech, především pomocí výměny osvědčených postupů.

- **Bezpečnější vozidla**

se specifickým zaměřením na dosažení vzájemného uznávání výsledků kontrol technického stavu motorových vozidel a silničních technických kontrol a komplexního posouzení vývoje a zavádění vozidel s alternativním pohonem.

- **Podpora používání moderních technologií za účelem zvýšení bezpečnosti silničního provozu**

se specifickým zaměřením na zhodnocení proveditelnosti vybavení stávajících užitkových anebo osobních vozidel pokročilými systémy pro podporu řízení a urychlení vývoje systému eCall a posouzení jeho rozšíření na další vozidla.

- **Zlepšit záchranné služby a služby následné péče o zraněné**

se specifickým zaměřením na vytvoření globální strategie zaměřené na omezení vzniku zranění při dopravních nehodách, účinné poskytování první pomoci a rehabilitaci zraněných.

- **Ochrana zranitelných účastníků silničního provozu**

se specifickým zaměřením na sledování a další rozvoj technických norem na ochranu zranitelných účastníků silničního provozu, zahrnutí jednostopých motorových vozidel do systému kontrol vozidel a zaměření na zvýšení bezpečnosti cyklistů a dalších zranitelných účastníků silničního provozu, např. prostřednictvím podpory výstavby odpovídající infrastruktury.

U každého cíle jsou navržena opatření na úrovni EU a na úrovni členských států. Komise zajistí kontinuitu s třetím evropským akčním programem pro bezpečnost silničního provozu, zejména v oblastech, kde byla na základě hodnocení ex-post určena opatření, která mají pokračovat.

Směry politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu obsažené ve Sdělení EK představují obecný rámec, v němž by mohly probíhat konkrétní iniciativy na různých úrovních: evropské, národní, regionální nebo místní. Úlohou Komise bude předkládat návrhy týkající se záležitostí, v nichž má EU kompetence, a ve všech ostatních případech podporovat iniciativy na různých úrovních, povzbuzovat výměnu informací, určovat a propagovat nejlepší dosažené výsledky a pečlivě sledovat dosažený pokrok

V návaznosti na výše uvedené Sdělení EK přijala Rada EU na jednání ministrů dopravy v prosinci 2010 Závěry o bezpečnosti silničního provozu, ve kterých mj. vyzývá Komisi aby:

- dále pracovala na zlepšení stávajících nástrojů ke sledování a vyhodnocování účinnosti politik v oblasti bezpečnosti silničního provozu,
- přijala nezbytné kroky a přidělila nezbytné zdroje k vypracování soudržných a nákladově efektivních akčních plánů pro každou ze strategií,

- posoudila možnosti harmonizace pravidel silničního provozu na úrovni EU tam, kde je to vhodné,

- spolu se členskými státy podporovala vývoj a používání systémů řízení bezpečnosti.

Členské státy jsou v závěrech vyzývány k tomu, aby přednostně prosazovaly zavádění inteligentních dopravních systémů (ITS) tam, kde jde o nákladově nejefektivnější a cenově nepřijatelnější dosažení cílů. Měly by rovněž uvažovat o potřebě dalšího zpřísnění vymáhání pravidel silničního provozu.

Ve svých Závěrech Rada dále podporuje vypracování společné definice „zraněných“ a vypracování strategie ke zlepšení reakce záchranných služeb v případě nehody. Vyzývá rovněž k rychlému a komplexnímu řešení výměny informací v oblasti přeshraničního vymáhání dopravních přestupků a zaměřuje se i na další otázky jako je bezpečná silniční infrastruktura, infrastruktura pro tzv. velmi zranitelné účastníky silničního provozu či technický stav vozidel.

# STRATEGICKÝ PLÁN

## 1. Východiska

Základními pilíři pro tvorbu Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 - 2020 jsou:

- Vyhodnocení Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2004 - 2010

*V předchozí analytické části je zdokumentován vývoj nehodovosti a jejich dílčích charakteristik za období let 2002 - 2009, přičemž rok 2002 byl výchozím rokem pro stanovení cílů pro rok 2010. Z analýzy vyplývá, že cíl byl stanoven reálně, navržená opatření prokázala svou účinnost a že stanoveného cíle bylo možno dosáhnout, pokud by nedošlo k propadu v roce 2007.*

- Průzkum mezi subjekty v České republice, jejichž činnost se dotýká bezpečnosti silničního provozu

*Současně platná Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2004 – 2010 (2012) vymezovala konkrétní odpovědnost za její plnění mnoha subjektům, ale ve skutečnosti její realizaci zajišťovalo Ministerstvo dopravy, Ministerstvo vnitra a dílčím způsobem některé další resorty a kraje. Aby se vytvořily podmínky pro účinné zapojení všech subjektů v příští dekádě, byly již ve stadiu přípravy osloveny všechny subjekty (kraje, obce s rozšířenou působností, autoškoly, dopravci, dopravní podniky, velké firmy i soukromé subjekty, nevládní organizace a občanská sdružení) s žádostí o vyjádření jejich potřeb, možností, podnětů i nezbytných podmínek potřebných k jejich spolupráci na realizaci nové Strategie.*

- Analýza zkušeností z evropských zemí s radikálním snížením závažné nehodovosti (Francie, Španělsko, Portugalsko, Lotyšsko, Litva)

*Dosavadní vývoj v EU jako celku v zásadě koresponduje s vývojem v České republice. Nicméně v šesti státech se podařilo snížit počet usmrcených na polovinu již v roce 2009. Mezi tyto úspěšné země patří rovněž Francie, Španělsko, Portugalsko a Estonsko, které ve srovnání s Českou republikou dokonce měly v roce 2001 horší ukazatele nehodovosti. Díky systémovému úsilí a důslednému zavedení nápravných opatření se jim podařilo radikálně snížit počet a následky tragických nehod. V konečném důsledku to znamená, že i přes docílené pozitivní výsledky u nás byl pokles nehodovosti nižší než evropský průměr a naše země se propadla z 15. příčky v pořadí zemí EU až na 18. místo.*



*Proto je zkušenost z výše uvedených zemí obzvláště cenná při formulaci nové národní strategie. Vyhodnoceny byly i zkušenosti ze zemí s tradičně vysokým standardem bezpečnosti silničního provozu, jako jsou Švédsko, Nizozemsko, Velká Británie, ale i ze sousedních zemí – Rakouska a Německa. Jejich progres docílený v uplynulé dekádě je důkazem toho, že i v těchto zemí existuje řada efektivních opatření, jejichž realizací lze docílit snížení tragických následků nehod.*

- **Politika EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu pro období do roku 2020**

*Sdělení Komise z července 2010 vytyčuje program, jehož cílem je snížit počet usmrcených při nehodách v silničním provozu do roku 2020 na polovinu. Sedm výše uvedených strategických cílů, které mají přispět k naplnění tohoto cíle, je zahrnuto v Národní strategii bezpečnosti silničního provozu na období 2011 - 2020.*

*V dokumentu „Investice pro evropskou konkurenceschopnost: Příspěvek České republiky ke Strategii Evropa 2020, Národní program reforem České republiky 2011“ je „Národní strategie bezpečnosti silničního provozu“ uváděna v kapitole III.7. Podpora konkurenceschopnosti zlepšení dopravní infrastruktury jako jedno z opatření v oblasti plánování usilující o zvýšení bezpečnosti a efektivity dopravy.*

## 2. Konceptní schéma

Základní struktura NSBSP má pyramidální charakter postavený na dostupných možnostech nápravných opatření, jejich prostředků a nástrojů, kterými budou řešeny nejzávažnější prioritní problémy bezpečnosti silničního provozu. Jejich řešení bude etapově směřovat k naplnění konkrétních strategických cílů stanovených jak globálně, tak i pro jednotlivé priority. Jejich postupné naplňování by mělo postupně vytvářet podmínky k dosažení dlouhodobé vize.

*Obr.1: Konceptní schéma tvorby národní strategie*



Zdroj: CDV

### 3. Vize

Na každou dopravní nehodu, jejímž následkem je zmařen lidský život či dojde k těžkému zranění, je třeba pohlížet jako na systémové selhání celé společnosti, nikoliv – jak je tradičně činěno – jako na chybu jednotlivce. Ze střednědobého hlediska je bezesporu potřebné stanovovat si cíle v podobě razantního snižování počtu usmrcených či vážně zraněných osob, definovat příslušné aktivity i opatření, které napomohou jejich splnění. Státy s velmi příznivými statistikami závažných dopravních nehod však jdou dále, zastávají filozofii, že z dlouhodobého hlediska není možno akceptovat skutečnost, že v souvislosti se silniční dopravou umírají či jsou vážně zraňováni lidé. Příslušní dopravně bezpečnostní odborníci jsou si přitom vědomi, že lidé jsou tvorové chybující, a proto systematicky pracují na vytváření bezpečného dopravního prostoru, s bezpečnými dopravními prostředky, zkrátka dopravního systému minimalizujícího negativní dopady možného chybného chování účastníků silničního provozu. Za konečný ideál je považován stav, kdy se každý občan vrátí ze své cesty ke svým blízkým, živ a zdrav. Jedná se o ambiciózní sen, který se možná nikdy beze zbytku nenaplní. Musí jej mít celá společnost, jednotliví občané i společenské organizace, političtí představitelé i komerční subjekty, zkrátka všichni.

Zásada „**Bezpečně na silnicích - právo a zodpovědnost každého z nás**“ se musí stát niternou součástí každého z nás, subjektů zodpovědných za bezpečnost silničního provozu i jednotlivých občanů. Jen pak budeme moci říci, že postupujeme společně...společně k vysněné nule.

## 4. Vytvoření bezpečného dopravního systému

Vytvoření bezpečného dopravního systému na pozemních komunikacích si vyžaduje takové změny, které by postupně vytvářely podmínky pro snižování rizika vzniku nehod a především pro minimalizaci jejich závažných následků. Bude tak třeba realizovat změny, které zajistí vytvoření

- **bezpečných pozemních komunikací**, na kterých jsou
- provozovány **bezpečné dopravní prostředky** a
- v provozu se pohybují účastníci, vykazující **bezpečné chování**.

Zlepšení bezpečné funkce těchto základních složek musí být věnována vyvážená pozornost, poněvadž jsou vzájemně provázány a vzájemně se ovlivňují. Jednostranné soustředění se na některou z nich nemusí nezbytně vést ke zvýšení bezpečnosti nebo ji může jen méně ovlivnit. Proto je třeba se systematicky zaměřit na opatření ve všech složkách dopravního systému a při uplatňování dílčích nápravných opatření v některém z nich brát v úvahu i případné negativní dopady na ostatní složky. Zásadní pro dosažení bezpečného dopravního systému je však přijetí základního faktu, že bezpečné lidské chování může selhat (záměrně, z nedbalosti nebo i kvůli nedostatku zkušeností a znalostí) a že také lidské tělo má své limity.

Znamená to, že **v oblasti lidského činitele je třeba realizovat taková opatření, které vedou k odstranění chybného a nebezpečného chování nebo je alespoň minimalizují**. Naopak technické složky systému – **pozemní komunikace a dopravní prostředky by měly být upraveny tak, aby vytvářely podmínky pro bezpečné chování a také je vytvářely svými parametry a vybavením**. Současně by měly být upraveny tak, aby při selhání lidského činitele a při jeho chybném chování, které povede ke vzniku nehody, nebyl ohrožen lidský život nebo nedošlo k vážným následkům na zdraví.

Vytvoření takto koncipovaného bezpečného dopravního systému na pozemních komunikacích vytvoří podmínky pro naplnění strategických cílů vytýčených v další kapitole.

## 5. Strategické cíle

Základním strategickým cílem je **snížit do roku 2020 počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a současně o 40 % snížit počet těžce zraněných.**

Základním ukazatelem pro evropské porovnání bude počet usmrcených na 1 milion obyvatel. Redukce počtu těžce zraněných bude vztažena k roku 2009. Toto konkrétní stanovení základního strategického cíle reflektuje evropský cíl vytyčený v uvedeném „Sdělení Komise“ a současně i etickou ambicí České republiky posunout se v průběhu příští dekády alespoň na celoevropský průměr. Podle deklarovaného evropského cíle by se měl počet usmrcených snížit o polovinu, tzn. ze současných cca 70 usmrcených osob na milion obyvatel na cca 35 v roce 2020. Na dosažení dané úrovně v současné době aspirují Švédsko, Nizozemsko a Velká Británie. Ve svém důsledku to znamená, že v České republice, pokud akceptujeme alespoň průměrnou evropskou bezpečnostní úroveň, bychom měli **snížovat počet smrtelných obětí nehod průměrně každý rok o 5,5 %**. V souhrnu to znamená redukci počtu usmrcených o cca 60 % oproti roku 2009, tj. na 360 osob. **Naplnění tohoto cíle zachrání během této dekády životy více než 3 000 našich spoluobčanů.**

*Uvedené počty se vztahují na mezinárodně přijatou definici počtu zemřelých do 30 dnů. V České republice jsou počty zemřelých udávány do 24 hod. a pro potřeby mezinárodních statistik jsou následně sledovány do 30 dnů. Souhrnné počty jsou tedy u nás k dispozici pro oba časové údaje. S výjimkou mezinárodních porovnání se však u nás používají pouze údaje do 24 hod., a v tomto dokumentu se proto také dále pracuje jen s tímto údajem. Z hlediska kvantifikace vytyčeného cíle se tedy mění pouze výchozí hodnota a při požadované redukci 60 % to znamená snížení počtu usmrcených do roku 2020 na 330 osob.*

Realizace nápravných opatření by měla přinést nejen záchranu lidských životů, ale měla by přispět i ke snížení dalších následků nehod. Z rozboru poklesu počtu těžce zraněných v České republice ve výše zmíněných úspěšných obdobích i v souhrnném pohledu je reálné vytyčit i další strategický cíl, tedy **snížit počet těžce zraněných osob při nehodách v silničním provozu o 40 %**. Bude tak třeba dosahovat meziročního poklesu o 3,6 %.

## 6. Dílčí cíle pro specifické problémové oblasti

V analytické části této práce byly identifikovány nejproblémovější skupiny účastníků silničního provozu a nejnebezpečnější rizikové faktory chování v silničním provozu:

- **děti,**
- **chodci,**
- **cyklisté,**
- **motocyklisté,**
- **mladí a noví řidiči,**
- **stárnoucí populace,**
- **alkohol a jiné návykové látky při řízení,**
- **nepřiměřená rychlost,**
- **agresivní způsob jízdy.**

K zajištění naplnění stanoveného strategického cíle je třeba vytýčit i příslušné dílčí cíle, které umožní cíleně orientovaný přístup a výběr efektivních opatření zaměřený i na konkrétní problémy v těchto oblastech. Dílčí cíle zahrnují přímé ukazatele, které podporují naplnění stanovených strategických cílů v oblasti snížení počtů usmrcených a těžce zraněných osob. Jejich číselné vyjádření vychází z posouzení reálného dopadu a očekávaného přínosu nápravných opatření uvedených v návazném Akčním programu. Jejich stanovení vycházelo ze zhodnocení účinnosti obdobných opatření použitých v rámci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2004 - 2010. Kromě monitorování základního cíle a dílčích cílů v přímých ukazatelích vyjádřených počtem obětí dopravních nehod lze doporučit sledovat další ukazatele bezpečnosti vypovídající o účinnosti národní politiky bezpečnosti silničního provozu a změnách v celkových podmínkách spoluvytvářejících bezpečný dopravní systém, a to tzv. nepřímé ukazatele. Charakterizují nejen chování účastníků silničního provozu, ale i jejich postoje k problematice bezpečnosti silničního provozu. Dále vypovídají o kvalitě vozového parku i silniční infrastruktury. Průběžné sledování a vyhodnocování nepřímých ukazatelů může podávat přesnější obraz o dlouhodobějším vývoji bezpečnosti v porovnání s přímými ukazateli.

## Děti

Děti jsou budoucími řidiči a právě u nich může začít možná náprava chování a návyků celé společnosti, které se mj. odrážejí v chování v silničním provozu. Děti rovněž dokážou ovlivnit chování svých rodičů. Smrtelná a těžká zranění dětí poznamenávají život celých rodin na několik let či generací. Proto je prevence zaměřená na bezpečnost dětí na silnicích, i přes příznivé statistické údaje, prioritní a obzvláště významná. Opatření budou směřována na přiblížení se 100% zajištění dětí ve vozidlech zádržnými bezpečnostními systémy, zviditelnění dětí za snížené viditelnosti standardním použitím reflexních prvků na jejich oblečení a samozřejmě bude používání cyklistických přileb dětí. Nezbytné je dále rozvíjet nové formy dopravní výchovy s využitím interaktivních metod.

Tato opatření a aktivity by měly přinést v cílovém roce 2020 snížení počtu

- **usmrcených dětí o 7 a**
- **těžce zraněných dětí o 70.**

## Chodci

Počet usmrcených zranitelných účastníků silničního provozu je chápán jako jeden z nejzávažnějších problémů bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v ČR. Opatření budou směřována obdobně jako u ostatních zranitelných účastníků na cílené preventivní akce a bezpečnostní kampaně, zvláštní pozornost bude věnována používání reflexních prvků a starším osobám, vyšší dohled ze strany dopravní a obecní policie apod. Současně se bude pokračovat v úpravách a budování příslušné infrastruktury a rozšiřování zón s omezenou rychlostí jízdy na 30 km.h<sup>-1</sup>

Tato opatření a aktivity by měly přinést v cílovém roce 2020 **snížení počtu**

- **usmrcených chodců o 80 a**
- **těžce zraněných chodců o 240.**

## Cyklisté

Cyklisté, ale i osoby na elektrokolech či in-line bruslích jsou charakteristickou skupinou reprezentující již dnes je patrný trend v preferenci zdravé formy mobility ve městech, která by neměla být ohrožována rizikem zranění při střetu s motorovými vozidly. Především ve městech je nutno dosáhnout solidární koexistence všech účastníků silničního provozu.

Opatření budou směřována obdobně jako u motocyklistů na cílené bezpečnostní kampaně, zapojení prodejců jízdních kol a cyklistických klubů do spolupráce, vyšší kontrolu ze strany

dopravní policie apod. Současně se rozšíří budování cyklistické infrastruktury, do kterého by měly být zapojeny především obce. Rovněž by se měly rozšiřovat zóny s omezenou rychlostí na 30 km.h<sup>-1</sup> a tzv. sdílené komunikace společné pro motorovou a nemotorovou dopravu.

Tato opatření a aktivity by měly přinést v cílovém roce 2020 **snížení počtu**

- **usmrcených cyklistů o 35 a**
- **těžce zraněných cyklistů o 150.**

## **Motocyklisté**

Motocyklisté jsou ze všech účastníků silničního provozu vystaveni nejvyššímu riziku smrtelného zranění a zároveň představují vysoké nebezpečí i pro své okolí. Úspěšnost při vymáhání dodržování práva je přitom u této skupiny nízká. S ohledem na rostoucí trendy v prodeji těchto vozidel a jen omezený pokrok v jejich vybavenosti technologiemi pasivní bezpečnosti se dá očekávat perzistence problému v oblasti vysoké míry jejich nehodovosti.

Opatření budou směřována především na cílené bezpečnostní kampaně, zapojení prodejců motocyklů a motocyklových klubů do spolupráce, zvýšenou kontrolu ze strany dopravní policie apod.

Daná opatření a aktivity by měly přinést v cílovém roce 2020 **snížení počtu**

- **usmrcených motocyklistů o 45 a**
- **těžce zraněných motocyklistů o 180.**

## **Mladí a začínající řidiči**

Mladí a začínající řidiči mají v silničním provozu zvýšené riziko nehody ať již kvůli zvýšené akceptaci rizika či nedostatku zkušeností. Působení na nové řidiče je klíčové, neboť si své návyky s sebou nesou často po celý život. Opatření budou směřována na zásadní zkvalitnění přípravy nových řidičů a jejich zkoušek a zavedení řidičského průkazu na zkoušku. Rovněž bude pokračováno v příslušných bezpečnostních kampaních.

Tato opatření a aktivity by měly přinést v cílovém roce 2020 **snížení počtu**

- **usmrcených osob o 70 a**
- **těžce zraněných osob o 150.**



## **Stárnoucí populace**

Podíl obyvatelstva nad 65 let vzroste do roku 2020 ze současných 15 % na 20 %. Tato generace bude mnohem aktivnější, se zvýšenými potřebami mobility. Kvalitnější zdravotní péče však nemůže plně kompenzovat zranitelnost těla starších lidí a sníženou schopnost rychlé reakce při analýze komplexních situací v silničním provozu. Ačkoliv problém stárnutí populace významněji zasáhne Českou republiku až kolem roku 2030, je nezbytné se na novou situaci připravovat již v nejbližších letech. Opatření budou směřována především do oblastí organizace vzdělávacích kurzů a školení orientovaných na akceptování snižující se schopnosti bezpečně řídit vozidla a chovat se v silničním provozu především za složitějších podmínek a využívání nových telematických aplikací ve vozidlech.

Tato opatření a aktivity by měly přinést v cílovém roce 2020 **snížení počtu**

- **usmrcených osob o 25 a**
- **těžce zraněných osob o 50.**

## **Ovlivnění alkoholem a jinými návykovými látkami**

Řízení pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek je faktorem výrazně negativně ovlivňujícím bezpečnost silničního provozu. Nepříznivě působí i únava a stres, přitom nároky na pozornost při řízení se stále zvyšují. Zásadním problémem pak je komplexnost simultánního působení více faktorů na řidiče v době řízení, rovněž tak omezené možnosti kontroly řidičů a vymáhání dodržování relevantní zákonné úpravy. Opatření budou směřována na zvrácení negativního trendu posledních let a přiblížení se stavu v letech 2004 – 2006 soustředěnou kombinací bezpečnostních kampaní, rozšíření policejní kontroly a důsledného postihu těchto deliktů. Do vozidel by měly být postupně zabudovány systémy vylučující možnost jejich nastartování řidičem ovlivněným alkoholem. Rovněž by měly být rozšířeny kontroly na požití omamných látek.

Tato opatření a aktivity by měly přinést v cílovém roce 2020 **snížení počtu**

- **usmrcených osob o 40 a**
- **těžce zraněných osob o 150.**

## **Nepřiměřená rychlost jízdy**

Nepřiměřená rychlost je příčinou nejméně 40 % všech smrtelných nehod a klíčovým faktorem při vzniku prakticky všech nehod v silničním provozu. Přitom i velmi malé změny v rychlosti vozidel vedou k významné redukci závažnosti nehod. Druhotným problémem je pak rychlá

jízda, při níž není zachován bezpečný odstup od předchozího vozidla. Pro zásadní snížení následků této kategorie nehod budou komplexně kombinována opatření ve všech oblastech počínaje bezpečnostními kampaněmi, přes rozšíření policejního postihu až po inženýrská opatření na komunikacích. Především důrazná kontrola dodržování stanovených rychlostních limitů s využitím telematických aplikací se v zahraničí ukázala jako nejučinnější cesta. K tomu je však třeba adekvátně právně ošetřit aspekt osoby blízké. Na komunikacích v obcích, které jsou využívány i zranitelnými účastníky, je třeba v rozšířené míře budovat opatření ke zklidnění dopravy.

Tato opatření a aktivity by měly přinést v cílovém roce 2020 snížení počtu

- **usmrcených osob o 140 a**
- **těžce zraněných osob o 310.**

### **Agresivní způsob jízdy**

Agresivní způsob jízdy je charakterizován jako chování, které nerespektuje ostatní účastníky silničního provozu. Agresivní způsob jízdy je nebezpečný nejen pro jejich bezprostřední ohrožení, ale také pro svůj psychologický dopad na ostatní. Agresivní jízda dle posouzení příčin nehod Policií ČR má za následek čtvrtinu až třetinu vážných následků nehod. Opatření budou směřována především na kombinované působení výchovnými metodami a postihem chování řidičů, které bezprostředně ohrožuje ostatní účastníky silničního provozu. Sem patří veškeré typy nebezpečného předjíždění, nedání přednosti v jízdě, vjetí do protisměru, nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, bezohledná a neohleduplná jízda. Významnou roli zde budou hrát telematické aplikace ve vozidlech i na komunikaci zabraňující některým způsobům jízdy nebo alespoň řidiče upozorňující na nebezpečné a rizikové chování.

Tato opatření a aktivity by měly přinést v cílovém roce 2020 **snížení počtu**

- **usmrcených osob o 60 a**
- **těžce zraněných osob o 100.**

## 7. Souhrnný přehled

Souhrnný přehled navrhovaných přímých ukazatelů vypadá následovně:

Tab. 22: Očekávané snížení počtu usmrcených a těžce zraněných osob v cílovém roce 2020

Prioritní oblast	Očekávané snížení počtu usmrcených osob	Očekávané snížení počtu těžce zraněných osob
děti	7	70
chodci	78	240
cyklisté	35	150
motocyklisté	45	180
mladí a noví řidiči	70	150
stárnoucí populace	25	50
alkohol a jiné omamné látky	40	150
nepřiměřená rychlost	140	310
agresivní způsob jízdy	60	100
<b>celkem</b>	<b>500</b>	<b>1400</b>

Zdroj: CDV

Tab. 22a: Nepřímé ukazatele pro monitoring implementace NSBSP 2011 - 2020

nepřímý ukazatel	cíl do roku 2020
<b>Hodnocení observatoří</b>	
Zajištění dětí odpovídajícím zádržným systémem	99 % dětí cestujících ve 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 jak 10 km.h <sup>-1</sup>
Dodržování nejvyšší dovolené rychlosti v intravilánu	85 % vozidel nepřekročí dovolenou rychlost o více jak 10 km.h <sup>-1</sup>
Dodržování bezpečné vzdálenosti v extravilánu	90 % vozidel dodržujících bezpečnou vzdálenost od vozidla jedoucího před ním
Denní svícení vozidel	99 % vozidel používá za dne světla
<b>Hodnocení Policií ČR</b>	
Jízda pod vlivem alkoholu	Maximálně 0,01 % jízd pod vlivem alkoholu s obsahem alkoholu v krvi přesahujících legální hranici
<b>Hodnocení MD</b>	
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
<b>Hodnocení ŘSD ČR a kraji</b>	
Bezpečné silnice v extravilánu	100 % nově budovaných úseků silnic posouzeno bezpečnostním auditem 100 % délky silnic I. tříd posouzeno bezpečnostní inspekcí 50 % délky silnic II. tříd posouzeno bezpečnostní inspekcí 10 % délky vybraných silnic III. tříd posouzeno bezpečnostní inspekcí odstranění 90 % nehodových lokalit na silnicích I. tříd
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

## 8. Nápravná opatření

Nápravná opatření k vytvoření bezpečného dopravního systému na pozemních komunikacích jsou strukturována do tří základních složek:

- **bezpečná pozemní komunikace,**
- **bezpečné dopravní prostředky,**
- **bezpečné chování.**

- **Bezpečná pozemní komunikace**

Postupně by se měly vytvářet a přetvářet pozemní komunikace tak, aby respektovaly možnosti a omezení lidského činitele i jeho fyziologické danosti. Silnice by měla být samovysvětlující, tj. dávající řidiči jasnou informaci o relevantnosti jeho chování a očekávatelných situacích. Rovněž by měla být odpouštějící, tj. v případě selhání lidského činitele a následného vzniku nehody by nemělo dojít k závažným následkům na zdraví nebo dokonce k usmrcení.

Navrhovaná nosná opatření v této oblasti jsou následující:

- důsledná aplikace požadavků evropské směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury na komunikacích na síti TEN-T a použití nástrojů této směrnice na dobrovolné bázi na ostatních komunikacích,
- výstavba obchvatů měst a obcí,
- zavádění prvků dopravního zklidnění na komunikacích v intravilánu,
- úpravy křižovatek,
- zkvalitnění dopravního značení, vybavení komunikací a povrchových vlastností vozovek,
- zabezpečení železničních přejezdů,
- aplikace systémů ITS pro monitorování a řízení provozu na pozemních komunikacích,
- postupná přestavba silniční sítě na principech samovysvětlující a odpouštějící pozemní komunikace,
- úpravy dopravního prostoru pro zvýšení bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu.

- **Bezpečné dopravní prostředky**

Je třeba v maximálně možné míře podporovat zavádění bezpečných dopravních prostředků do každodenní praxe, současně napomáhat zavádění jejich nových bezpečnostních prvků, jež

mají potenciál zabránit vzniku vážných či dokonce smrtelných zranění účastníků silničního provozu.

Navrhovaná nosná opatření v této oblasti jsou následující:

- efektivní zajištění státního odborného dozoru a stanic technické kontroly vozidel,
- aplikace systémů ITS ve vozidlech, zejména tzv. spolupracujících systémů,
- rozšíření informovanosti řidičů o existenci a potenciálu nových dopravně bezpečnostních technologiích,
- omezení dopravní nehodovosti rizikových skupin řidičů pomocí prvků ITS.

- **Bezpečné chování**

Na bezpečné chování účastníků silničního provozu lze působit za pomoci výchovného a vzdělávacího působení a rovněž tak náležitou kvalitou příslušné legislativy a sankčně motivačního systému. **Výchovné a vzdělávací působení** na všechny účastníky silničního provozu je nezbytným předpokladem zvyšování kultury bezpečnosti silničního provozu a je základem prevence.

Nosná opatření v této oblasti se zaměří na:

- preventivní působení na všechny účastníky provozu na pozemních komunikacích výchovnými a vzdělávacími aktivitami,
- zdůrazňování negativního vlivu alkoholu a návykových látek na bezpečnost všech účastníků silničního provozu,
- zkvalitnění přípravy nových řidičů a jejich zkoušek, a to mj. implementací směrnice Evropského parlamentu a Rady Evropy č. 2006/126/ES o řidičských průkazech,
- zajištění podpory širokých vrstev obyvatelstva při realizaci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu

**Dopravně bezpečnostní legislativa a sankčně motivační systém** by měly ze samé podstaty přispívat k minimalizaci vzniku rizik v silničním provozu, současně musí být co nejjednodušší a pro obyvatelstvo nejsrozumitelnější. Významnou úlohu sehrává bodový systém hodnocení řidičů. Rehabilitační programy mohou být alternativou k uložitelným sankcím a prostředkem ke vzdělávání a výchově řidičů.

Nosná opatření v této oblasti se zaměří na:

- zvýšení účinnosti dopravně bezpečnostní legislativy,
- kroky vedoucí ke zvýšení efektivnosti sankčně motivačního systému,

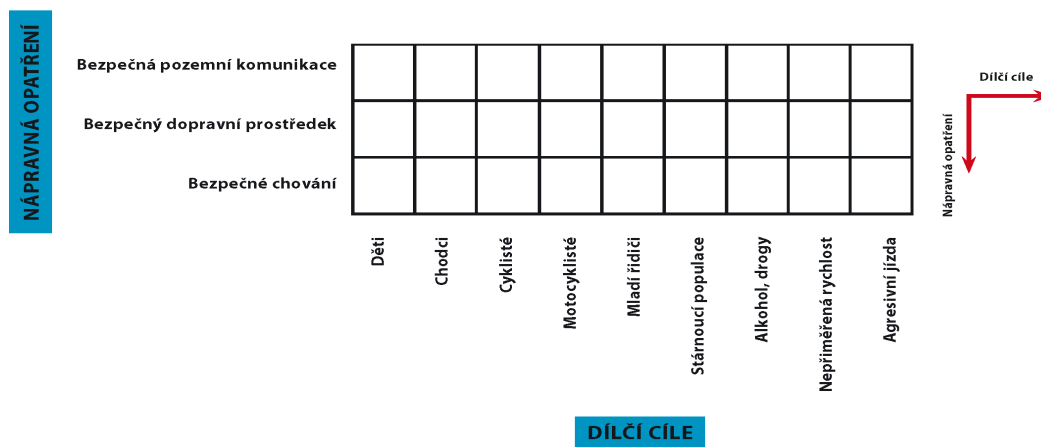
- zefektivnění dohledu nad dodržováním pravidel silničního provozu,
- působení na nejrizikovější skupiny řidičů,
- zpřísnění postihů za nebezpečné chování ohrožující ostatní účastníky silničního provozu,
- implementaci připravované směrnice EU o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních přestupcích v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

## 9. Spolupůsobení bezpečného dopravního systému a dílčích cílů pro specifické oblasti

Účinnost opatření pro zvyšování bezpečnosti silničního provozu je podmíněna komplexním pohledem na všechny vlivy, které vedou ke vzniku rizikových situací v silničním provozu a k dopravním nehodám. Z toho vyplývá i nezbytnost vzájemné provázanosti jednotlivých nápravných opatření. Zvýšením bezpečnosti celého dopravního systému dojde ve svém důsledku i ke snížení nehodovosti. Přesto je potřebné všechna opatření důsledně posuzovat, zda mají očekávaný pozitivní dopad i na tyto specifické skupiny.

**Je třeba mít neustále na paměti, že při hledání účinných řešení se nelze soustředit pouze na jeden typ opatření, ale je rovněž nezbytné podpořit jeho účinnost opatřeními dalších oblastech.**

Obr.2: Vzájemná provázanost bezpečného dopravního systému a dílčích cílů pro specifické oblasti



Zdroj: CDV



## 10. Zodpovědnost za plnění Strategie

Při realizaci Strategie bude spolupůsobit velké množství subjektů majících různé kompetence a míru zodpovědnosti, jinou věcnou i územní působnost, odlišné právní postavení a neporovnatelné finanční a personální možnosti.

Pro úspěšné plnění strategie je ovšem třeba účinným způsobem zapojit nejen veškeré zainteresované subjekty, ale i všechny další účastníky silničního provozu v duchu motto:

### **Bezpečně na silnicích - právo a zodpovědnost každého z nás.**

Zkušenosti z realizace dosavadní strategie ukázaly na potřebu cíleného oslovení různých subjektů a vymezení jasného prostoru pro jejich spolupráci. Cestou k tomu je nalezení společných charakteristik zúčastněných subjektů, návazně na ně vymezení jejich zapojení do plnění úkolů daných strategií a adresná specifikace jejich činností v příslušném akčním programu. Proto byly již ve stadiu přípravy osloveny všechny subjekty, které mohou svými aktivitami ke snížení nehodovosti přispět. Cílem je, aby nová Strategie reflektovala jejich potřeby, možnosti i nezbytné podmínky potřebné k realizaci nápravných opatření, a tím byly vytvořeny podmínky pro naplnění jejího ducha. Postupně byly osloveny kraje, obce s rozšířenou působností, autoškoly, dopravci, dopravní podniky, firmy i soukromé subjekty, nevládní organizace, občanská sdružení. Jejich zájem o spolupráci byl překvapivě vysoký a jejich odpovědi obsahovaly obrovské množství návrhů, impulzů a obecných podnětů k řešení situace. Z tohoto pohledu byly tyto subjekty rozčleněny do čtyř základních skupin:

- **ústřední orgány státní správy,**
- **orgány regionální a místní správy,**
- **profesní organizace (autoškoly, dopravci, dopravní podniky apod.), firmy a soukromé subjekty,**
- **nevládní organizace, občanská sdružení.**

Ústřední orgány státní správy mají hlavní koordinační roli a zodpovědnost za naplňování obsahu této strategie. Specifickou roli vymezenou zákonem má Ministerstvo dopravy. Jejich hlavní úkoly jsou koncentrovány do oblasti vytváření strategických dokumentů, infrastruktury, legislativy a jejího vymáhání. Dalším úkolem je zajištění finančních prostředků ze státního rozpočtu a kontrola jejich efektivního využívání.

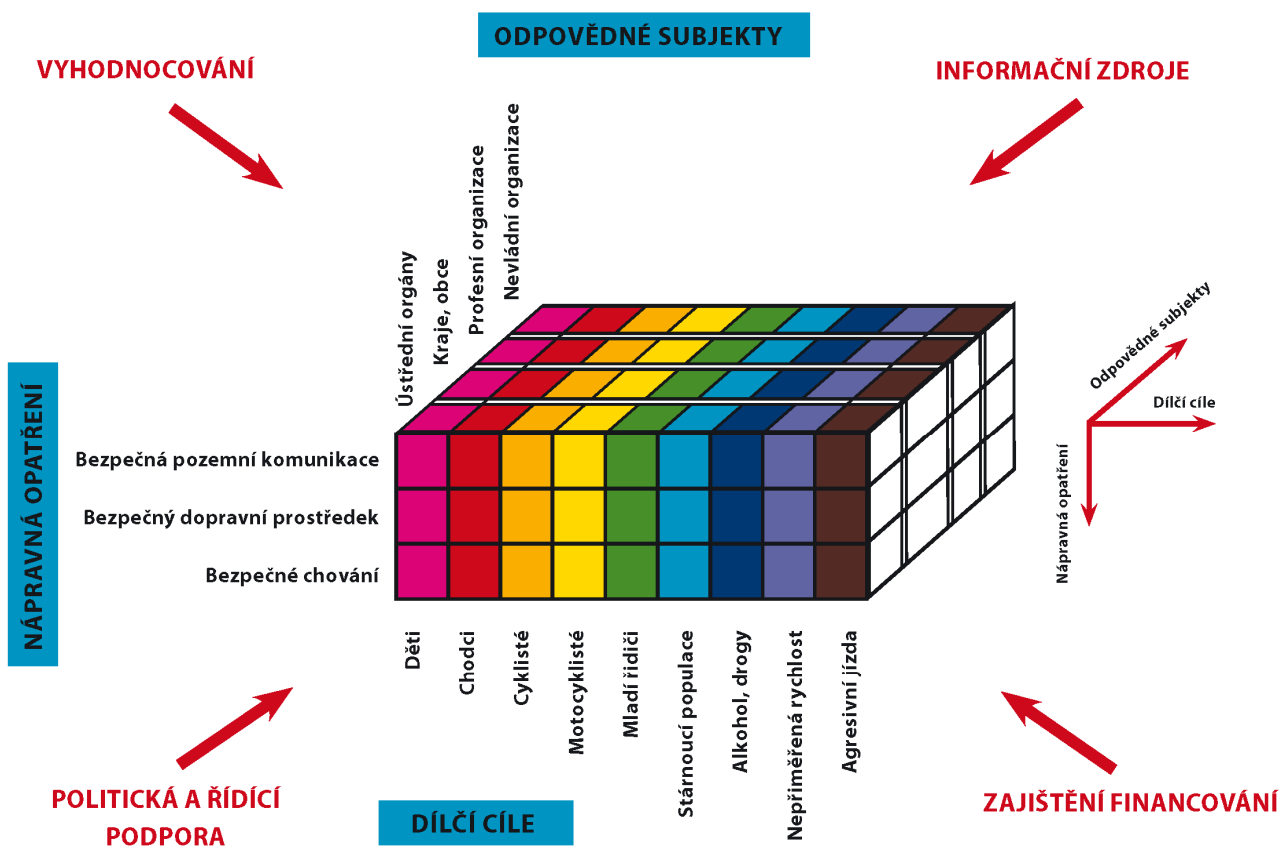
**Orgány regionální a místní správy** hrají významnou roli zejména při tvorbě regionálních a lokálních plánů organizace dopravy zahrnujících aspekty bezpečnosti, dále pak při koordinaci investic do projektů v oblasti infrastruktury. Klíčovou roli hrají při zajištění bezpečných podmínek na komunikacích spadajících do jejich správy. Ve smyslu výkonu státní správy u měst a obcí v přenesené působnosti u komunikací náležících v souladu s platnou právní úpravou do jejich působnosti a zároveň působení obcí v rámci jejich samostatné působnosti u komunikací náležících do jejich vlastnictví.(v souladu s ust. § 124 a násl. zák. č. 361/2000 Sb., v platném znění a zák.č. 172/1991 Sb. v platném znění)

**Pro profesní organizace (autoškoly, dopravci, dopravní podniky apod.)** je doprava hlavní činností, a proto by zajištění bezpečného silničního provozu mělo být jedním z hlavních kvalitativních kritérií jejich činnosti. Nezastupitelnou úlohou profesních sdružení je zajišťovat koordinaci činností a aktivit sdružených členů. Soukromé společnosti zaměstnávající řidiče pak mají významnou zodpovědnost vůči společnosti a měly by vytvářet vlastní vnitřní politiku bezpečné a udržitelné mobility napomáhající k méně rizikovému chování jejich zaměstnanců v silničním provozu. Pojišťovny by pak měly vhodným nastavením pojistných podmínek napomáhat k méně rizikovému chování na silnicích.

**Nevládní organizace a občanské sdružení** mohou napomoci identifikovat skryté problémy a přispět k mobilizaci veřejnosti. Svou roli mohou dále sehrát při aktivitách směřujících ke vzdělávání a zvyšování podvědomí o nebezpečí na silnicích.

Matice vzájemné provázanosti prioritních problémů a nápravných opatření bude mít tedy jinou obsahovou náplň pro každou skupinu výše uvedených zodpovědných subjektů. Každý zodpovědný subjekt tak může najít svou roli v konkrétní prioritní oblasti a své úkoly mezi přijímanými nápravnými opatřeními. Přitom je naprosto nezbytná jejich vzájemná spolupráce. Komplexní činnost celého systému je schématicky shrnuta do strategické kostky. Její funkce však závisí na zajištění vnějších podmínek, které jsou rozvedeny v následující kapitole.

Obr. 3: Schéma fungování Národní strategie - strategická kostka



Zdroj: CDV

## **11. Zajištění vnějších podmínek**

Nezbytnými podmínkami pro úspěšnou realizaci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 - 2020 jsou:

- **politická podpora a funkční řídicí struktura,**
- **zajištění financování,**
- **kvalitní informační podklady (statistická data, analýzy, výzkum),**
- **pravidelné vyhodnocování.**

### **Politická podpora a funkční řídicí struktura**

je základním předpokladem pro systematickou práci vedoucí ke snižování dopravní nehodovosti. Je nezbytná nejen na úrovni ústředních orgánů státní správy, ale u všech ostatních subjektů nesoucích třeba jen částečnou zodpovědnost za bezpečnost silničního provozu. Vládní koaliční dohoda i vládní prohlášení, které deklarují zájem o další rozvoj aktivit ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, jsou prvním krokem k tomu, aby se preference této problematiky projevila i u dalších subjektů. K tomu může zásadním způsobem napomoci změna v systému řízení bezpečnosti a vytvoření kompetentního koordinačního útvaru, který by byl vybaven přímými pravomocemi i nepřímými účinnými nástroji ke své činnosti.

### **Zajištění efektivního financování**

dopravně bezpečnostních aktivit na všech úrovních a všemi relevantními aktéry je dalším nezbytným předpokladem úspěšnosti naplňování Strategie. Zatímco při financování některých aktivit přebírá stát základní zodpovědnost, v jiných případech působí pouze jako stimulátor k finančnímu zapojení dalších subjektů. Zejména regiony by měly být schopny identifikovat možnosti spolufinancování opatření především v oblasti infrastruktury prostřednictvím strukturálních fondů.

### **Kvalitní informační podklady**

by měly zajišťovat, aby byla hledána a následně přijímána opatření, která jsou v daných podmínkách účinná a efektivní. Současně by měla být průběžně doplňována databáze relevantních informací pro okamžitou dispozici všem subjektům, které je potřebují. Je to jedna z cest, jak efektivně využít omezených finančních prostředků bez ohledu na to, zda jsou

zajišťovány ze státních zdrojů nebo plynou ze soukromých prostředků. Uplatnění principů kvalitativního managementu vyžaduje nejen kvalitní data o nehodách, ale rovněž nepřetržitou a včasnou analýzu aktuálních dat v oblasti ukazatelů nehodovosti. Významným příspěvkem k pochopení příčin a souvislostí dopravních nehod a jejich specifických okolností by se měla stát i systematicky založená hloubková analýza dopravních nehod. Při zavádění nových legislativních opatření pak bude kromě jiného vyžadováno provedení studie dopadů opatření na bezpečnost, která bude podložena cost-benefit analýzou nákladů a očekávaných benefitů. Studie dopadů opatření je nyní standardní procedurou vyžadovanou při zavádění nových legislativních opatření na úrovni EU.

## **Vyhodnocování**

je integrální součástí celého procesu a mělo by zajišťovat průběžný monitoring plnění akčního programu i strategického plánu. K posouzení správnosti celkového vývoje budou sloužit uvedené meziroční poklesy u strategických cílů a odvozeně i u dílčích prioritních cílů.

Plnění jednotlivých cílů a hodnocení efektivnosti prostředků k jejich naplňování mohou být v polovině období revidovány, na základě výsledků studie dopadu strategie na bezpečnost silničního provozu. Revize strategie by měla být provedena i v případě několikaleté trvající zásadní odlišnosti od plnění strategických i operativních cílů.