

I.



NÁRODNÍ STRATEGIE

bezpečnosti silničního provozu

Informace o plnění v roce 2008

***Informace o plnění Národní strategie
bezpečnosti silničního provozu v roce 2008***

Obsah

OBSAH	3
SEZNAM ZKRATEK	5
ÚVOD	7
A SNÍŽENÍ POČTU NEHOD A JEJICH NÁSLEDKŮ ZPŮSOBENÝCH NEPŘIMĚŘENOU RYCHLOSTÍ	10
A 1 PREVENTIVNÍ PŮSOBNÍ K SNÍŽENÍ POČTU NEHOD ZPŮSOBENÝCH VLIVEM NEPŘIMĚŘENÉ RYCHLOSTI	10
A 2 ŠIROKÁ APLIKACE PRVKŮ DOPRAVNÍHO ZKLIDŇOVÁNÍ ZEJMÉNA V OBCÍCH	15
A 3 ZVÝŠENÍ POČTU MĚŘENÍ RYCHLOSTI JÍZDY	20
B SNÍŽENÍ POČTU NEHOD A JEJICH NÁSLEDKŮ ZPŮSOBENÝCH NEDÁNÍM PŘEDNOSTI V JÍZDĚ	23
B 1 ZVÝŠENÍ PŘEHLEDNOSTI KŘÍŽOVATEK	23
B 2 ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ	28
B 3 ZVÝŠENÍ POČTU SLEDOVÁNÍ JÍZDY A CHŮZE NA ČERVENOU NA KŘÍŽOVATKÁCH VYBAVENÝCH SVĚTELNĚ SIGNALIZAČNÍM ZAŘÍZENÍM	31
C SNÍŽENÍ POČTU NEHOD A JEJICH NÁSLEDKŮ ZAVINĚNÝCH POD VLIVEM ALKOHOLU A JINÝCH DROG	33
C 1 SNÍŽENÍ POČTU NEHOD ZAVINĚNÝCH POD VLIVEM ALKOHOLU A JINÝCH DROG PROSTŘEDNICTVÍM VÝCHOVNÉHO OPATŘENÍ.....	33
C 2 SNÍŽENÍ POČTU NEHOD ZAVINĚNÝCH POD VLIVEM ALKOHOLU PROSTŘEDNICTVÍM INTENZIVNĚJŠÍHO DOHLEDU POLICIE	35
D SNÍŽENÍ ZÁVAŽNOSTI NÁSLEDKŮ NEHOD ZVÝŠENÝM POUŽÍVÁNÍM ZÁDRŽNÝCH SYSTÉMŮ	36
D 1 ZVÝŠENÍ ČETNOSTI POUŽÍVÁNÍ BEZPEČNOSTNÍCH PÁSŮ PROSTŘEDNICTVÍM VÝCHOVNÉHO PŮSOBNÍ	36
D 2 ZVÝŠENÍ ČETNOSTI POUŽÍVÁNÍ BEZPEČNOSTNÍCH PÁSŮ PROSTŘEDNICTVÍM INTENZIVNĚJŠÍHO DOHLEDU POLICIE ČR.....	37
E ZVÝŠENÍ OCHRANY ZRANITELNÝCH ÚČASTNÍKŮ SILNIČNÍHO PROVOZU	38
E 1 ZVÝŠENÍ OCHRANY DĚTÍ NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH	38
E 2 ZVÝŠENÍ PRÁVNÍHO VĚDOMÍ CHODCŮ A CYKLISTŮ JAKO ÚČASTNÍKŮ SILNIČNÍHO PROVOZU	45
E 3 ZLEPŠENÍ CHOVÁNÍ CHODCŮ A CYKLISTŮ PROSTŘEDNICTVÍM INTENZIVNĚJŠÍHO DOHLEDU POLICIE ČR.....	49
F VYTVÁŘENÍ BEZPEČNÉHO DOPRAVNÍHO PROSTORU	50
F 1 SYSTEMATICKÉ ZJIŠŤOVÁNÍ A ODSTRAŇOVÁNÍ PŘÍČIN NEHODOVOSTI V MÍSTECH ČASTÝCH DOPRAVNÍCH NEHOD.....	50
F 2 KONTROLOVÁNÍ DODRŽOVÁNÍ STANOVENÝCH PODMÍNEK PŘI SILNIČNÍCH STAVBÁCH, ZEJMÉNA S OHLEDEM NA BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU	55
G ZLEPŠENÍ OPATŘENÍ BEZPROSTŘEDNĚ PO NEHODĚ	60
G 1 ZKVALITNĚNÍ VÝUKY CHOVÁNÍ PŘI NEHODĚ A POSKYTOVÁNÍ PRVNÍ POMOCI	60
G 2 ZLEPŠENÍ DOSAŽITELNOSTI MÍSTA DOPRAVNÍ NEHODY SUBJEKTY INTEGROVANÉHO ZÁCHRANNÉHO SYSTÉMU	64
I ZVÝŠENÍ RESPEKTU ÚČASTNÍKŮ SILNIČNÍHO PROVOZU K DODRŽOVÁNÍ PRÁVNÍ ÚPRAVY	66
I 1 ZVÝŠENÍ ÚČINNOSTI PRÁVNÍ ÚPRAVY	66
I 2 ZINTENZIVNĚNÍ DOHLEDU NAD DODRŽOVÁNÍM PRÁVNÍ ÚPRAVY	67
I 3 DOKONČENÍ HARMONIZACE PRÁVNÍ ÚPRAVY ČR S EU, JEJÍ PRŮBĚŽNÁ NOVELIZACE	76
I 4 OPATŘENÍ I 4: ZVÝŠENÍ ÚČINNOSTI PRÁCE POLICIE ČR A SPRÁVNÍCH ÚRADŮ	76
J KOORDINOVÁNÍ VŠECH ČINNOSTÍ	81
J 1 METODICKÉ ŘÍZENÍ VEŘEJNÉ SPRÁVY V RÁMCI BESIP	81

J 2 ZVÝŠENÍ ÚČINNOSTI PRÁCE RADY VLÁDY ČR PRO BEZPEČNOST PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH A JEJÍHO SEKRETARIÁTU	88
J 3 ZAJIŠTĚNÍ ANALYTICKÉ A KONCEPČNÍ ČINNOSTI.....	89
J 4 ZVÝŠENÍ INTENZITY ZAPOJENÍ DALŠÍCH SUBJEKTŮ DO SYSTÉMU PREVENCE NEHOD NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH	93
ZÁVĚR.....	94

Seznam zkratk

AČR	Autoklub České republiky
AETR	Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě
CDV	Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
ČČK	Český Červený kříž
ČD	České dráhy
ČSN	Česká státní norma
DDH	Dětské dopravní hřiště
DSH	Dotační program Moravskoslezského kraje
DSMC	Dopravní soutěž mladých cyklistů
DZ	Dopravní značka
EC	Evropská komise
EHS	Evropské hospodářské společenství
EU	Evropská unie
GPS	Globální satelitní triangulační (lokalizační a navigační) systém
GŘ ČD	Generální ředitelství českých drah
ITS	Inteligentní dopravní systémy
JMK	Jihomoravský kraj
KrÚ JMK	Krajský úřad Jihomoravského kraje
KSS LK	Krajská správa silnic Libereckého kraje
KÚ	Krajský úřad
k.ú	Katastrální území
MPSV	Ministerstvo práce a sociálních věcí
MŠMT	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
MV	Ministerstvo vnitra
MZ	Ministerstvo zdravotnictví
NIDV	Národní institut pro další vzdělávání

NIDV	Národní institut dalšího vzdělávání
NNO	Nestátní neziskové organizace
NSBSP	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu – Strategie
OBP	Odbor bezpečnostní politiky
OS ČČK	Oblastní sdružení Českého Červeného kříže
PČR OŘ	okresní ředitelství police České republiky
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SOD	Státní odborný dozor
SŠ	Střední škola
STK	stanice technické kontroly
SÚS	Správa údržba silnic
SZÚ	Státní zdravotní ústav
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TP	Technické podmínky
ÚAMK ČR	Ústřední automotoklub České republiky
ÚSMD	Ústav silniční a městské dopravy
VaV	Věda a výzkum
WHO	Světová zdravotnická organizace
ZŠ	Základní škola

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (dále jen Strategie) schválená usnesením Vlády České republiky č.394 ze dne 28.04.2004 s cílem snížit počet obětí silničního provozu v České republice do roku 2010 na polovinu oproti roku 2002 vstoupila rokem 2008 do závěrečné třetiny své platnosti.

Strategie byla koncipována jako společný strategický dokument všech subjektů, které mohou bezpečnost provozu na pozemních komunikacích ovlivnit.

Při hodnocení výsledků přímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu bylo zjištěno, že rok 2008 přinesl návrat k pozitivnímu vývoji předchozích let, který byl přerušen velmi negativním vývojem v roce 2007. Za celý rok 2008 je počet usmrcených (do 24 hod) 992, což je hodnota blízká se hodnotě 956 z roku 2006.

Vzhledem k velmi složité struktuře řešené problematiky, kdy se na výsledku sledovaných přímých ukazatelů projevuje vliv celé řady faktorů, lze stěží s úplnou jistotou tvrdit, které opatření více či méně zapříčinilo pozitivní vývoj. Na základě dlouholetých zkušeností, sledování nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu a statistických analýz lze konstatovat, že nejvýrazněji se na relativně pozitivním vývoji v loňském roce projevila zejména tato opatření:

- implementace jednotlivých opatření Strategie,
- bodový systém,
- důraznější represivní činnost příslušných složek,
- mediální kampaně zaměřené na bezpečnost silničního provozu,
- postupné zavádění nástrojů směrnice „Infrastruktura“¹ (bezpečnostní audit, bezpečnostní Inspekce, hodnocení dopadů bezpečnosti silničního provozu),
- systematická výuka dopravní výchovy zejména na 1. stupni ZŠ,
- zvýšená míra používání zádržných systémů, zejména u dětí,
- postupné zlepšování systému zkoušení řidičů – eTesty.

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES ze dne 19. listopadu 2008 o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury.

K pozitivnímu vývoji nepochybně přispěla i průběžná péče MD o rozvoj bodového systému. Pravidelně v měsíčních, resp. kvartálních statistických výstupech analyzuje MD data z centrálního registru řidičů týkající se problematiky bodového systému (hodnocení řidičů) - pozn. "Bodování řidiči", "Bodované přestupky a trestné činy". Tyto dokumenty jsou zveřejněny na následující www stránce Ministerstva dopravy:

http://www.mdcz.cz/cs/Silnicni_doprava/Ridicke_prukazy_Autoskoly/Statistiky/sbh.htm

Obsahem dokumentu "Bodované přestupky trestné činy" je mj. "návod jak nedostat body". Návod vychází z údajů o nejčastějších přestupcích a trestných činech, které jsou řidičům v bodovém hodnocení evidovány. Zmíněné dokumenty jsou ihned po zpracování postupovány mj. tiskovému oddělení MD, oddělení BESIP a Policejnímu prezidiu ČR, resp. Ředitelství služby dopravní policie, k dalšímu využití.

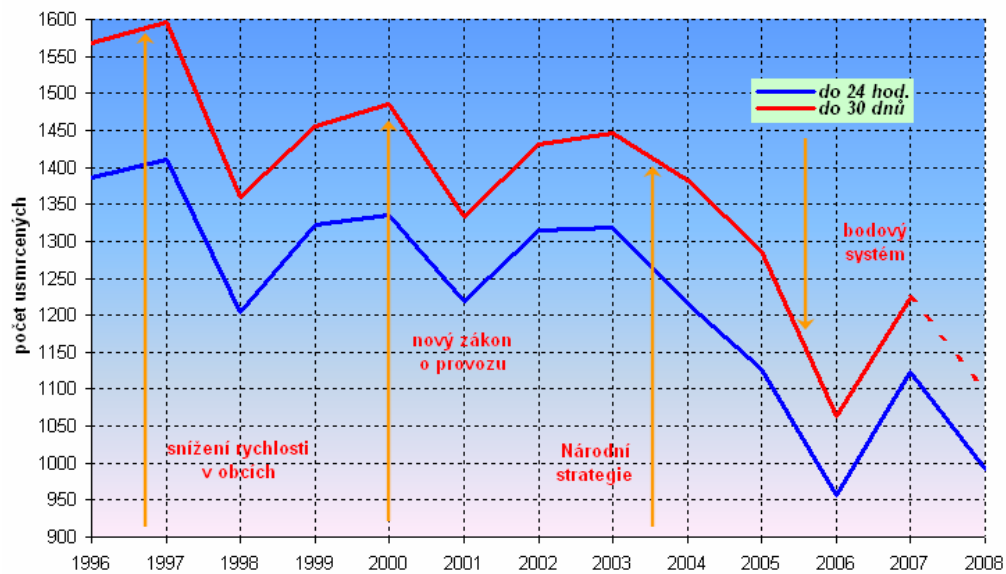
Relativně příznivou bilanci zcela jistě ovlivnila i rozsáhlá kontinuální medializace problematiky tragických následků nehod, podporovaná Policejním prezidiem Policie ČR a Ministerstvem dopravy. Kladně lze také hodnotit zapojení Celní správy do systému kontrol profesionálních řidičů, vyšší zapojení nevládního sektoru do systému prevence nehodovosti i aktivity v oblasti dopravní výchovy.

Jako negativum lze vnímat skutečnost, že Národní strategie bezpečnosti silničního provozu je zodpovědnými subjekty brána spíše jako nadbytečná administrativní zátěž než jako strategický materiál, který by měl napomáhat směřovat jejich aktivity k dosažení cíle snížení počtu usmrcených v silničním provozu.

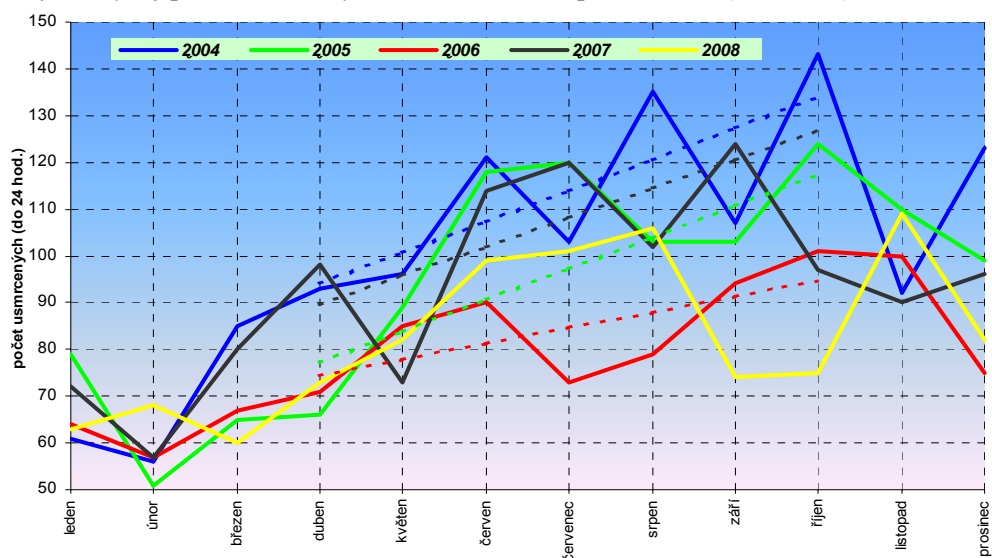
Na nepříznivém vývoji se podepsal také nedostatek dopravních policistů v terénu a určité nedostatky v koordinaci jednotlivých aktivit.

Následující dva grafy zobrazují vývoj počtu usmrcených v České republice od r.1996 (zemřelých do 24hod/30dnů) a vývoj počtu usmrcených v České republice od r.2004 po měsících (do 24hod).

Graf 1 - Vývoj počtu usmrcených v ČR od r.1996 (zemřelých do 24hod/30dnů)



Graf 2 - Vývoj počtu usmrcených v ČR od r.2004 po měsících (do 24hod.)



A Snížení počtu nehod a jejich následků způsobených nepřiměřenou rychlostí

A 1 Preventivní působení k snížení počtu nehod způsobených vlivem nepřiměřené rychlosti

A 1.1 Každoroční kampaň zaměřená na dodržování rychlostních limitů, s důrazem na jízdu v obci a dodržování bezpečné vzdálenosti

Tabulka A 1.1 - 1 Pořádání kampaně v rámci opatření

Typ organizace	Kladná odpověď	Záporná odpověď	Celkový počet obdržených odpovědí
Kraje	-	-	-
Neziskové organizace	-	-	-
Ministerstva	-	-	-
Odbory Ministerstva dopravy	1	5	6

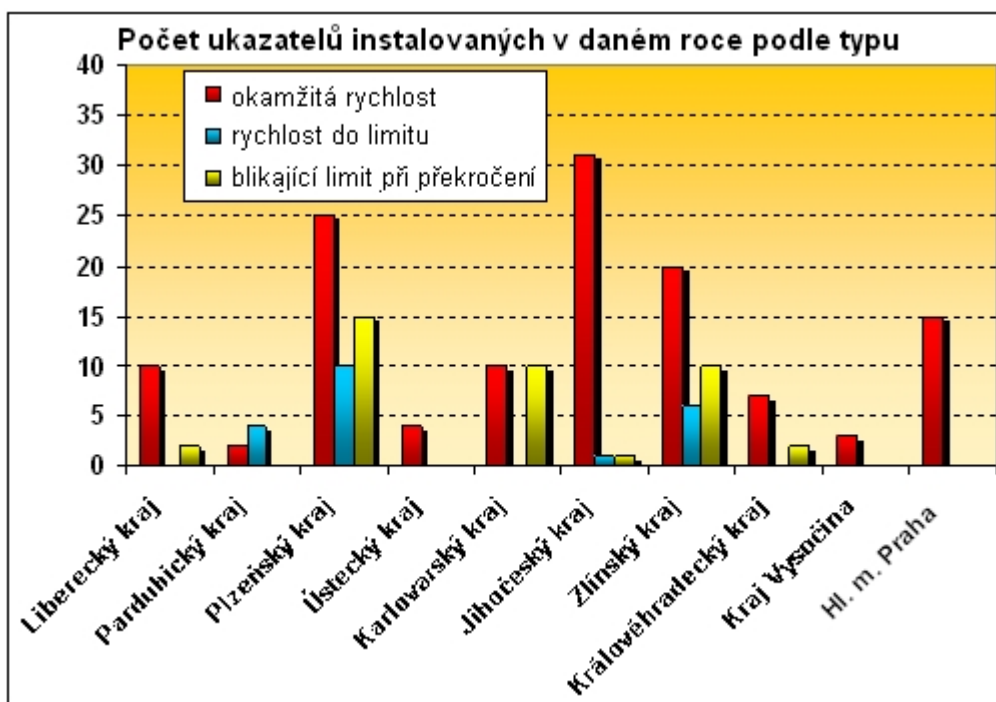
MD - BESIP vynaložil 100 000 Kč ze státních finančních prostředků na každoroční kampaně. Použil jiná média než tisk, rozhlas televize. Délka trvání kampaně byl 1 měsíc, předpokládaná cílová skupina byli všichni řidiči, předpokládané zasažení cílové skupiny je 20%.

A 1.2 Osazování informačních automatických měřičů rychlosti

Tabulka A 1.2 - 2 Počet ukazatelů instalovaných v roce 2008

Kraj	Ukazatele okamžité rychlosti	Ukazatele dodržování nejvyšší dovolené rychlosti	Ukazatele blikající při překročení nejvyšší dovolené rychlosti	Ukazatele využívané současně k získávání dat rychlostních charakteristik dopravního proudu
Jihočeský kraj	31	1	1	-
Plzeňský kraj	25	10	15	1
Karlovarský kraj	10	-	10	-
Ústecký kraj	4	-	-	-
Liberecký kraj	10	-	2	8
Královehradecký kraj	7	-	2	1
Pardubický kraj	2	4	-	-
Zlínský kraj	20	6	10	5
Kraj Vysočina	3	-	-	-
Hlavní město Praha	15	-	-	12
Celkem	127	21	40	27

Graf. 1 Počet ukazatelů instalovaných v roce 2008



V Plzeňském kraji byly 2 ukazatele dodržování nejvyšší dovolené rychlosti zrušeny. Celkově je zřejmé, že v praxi převládá užívání ukazatelů okamžité rychlosti (pouze informování řidiče, resp. navození atmosféry veřejné kontroly rychlosti). Počty ukazatelů užívaných též ke sběru dat o rychlosti jsou malé; některé kraje této možnosti automatizovaného získávání cenných informací nevyužívají vůbec. Celkově jsou počty ukazatelů malé (když zvážíme poměr celkových počtů těchto ukazatelů a počtu obcí, resp. profilů komunikací, které jsou z hlediska rychlosti rizikové).

Archivaci dat z těchto ukazatelů provádí v jednotlivých krajích následující subjekty:

- Liberecký kraj – Liberecký kraj, obce
- Jihočeský kraj – Městská policie,
- Zlínský kraj – Technické služby Zlín, obec Vizovice, MP Kroměříž, MěÚ Otrokovice
- Plzeňský kraj – Policie ČR
- Královéhradecký kraj – obce
- Hlavní město Praha – městské části

Tabulka A 1.2 - 3 Dostupnost dat k dalším analýzám

Typ organizace	Kladná odpověď	Záporná odpověď	Celkový počet obdržených odpovědí
Kraje	4	3	7
Neziskové organizace	-	-	-
Ministerstva	-	-	-
Odbory Ministerstva dopravy	-	1	1

Tyto analýzy provádí v jednotlivých krajích následující subjekty

- Liberecký kraj – Liberecký kraj, obce
- Zlínský kraj – ODSH MMZ, MěÚ Otrokovice
- Jihočeský kraj – např. MP Blatná, Prachatice, J. Hradec
- Plzeňský kraj – PČR
- Hlavní město Praha – městské části

Tabulka A 1.2 - 4 Dostupnost analýzy dat pro širokou veřejnost

Typ organizace	Kladná odpověď	Záporná odpověď	Celkový počet obdržených odpovědí
Kraje	3	2	5
Neziskové organizace	-	-	-
Ministerstva	-	-	-
Odbory Ministerstva dopravy	-	1	1

A 1.3 Vytvoření podmínek pro zdokonalování řídičských dovedností a návyků

V roce 2008 byla na základě směrnice Rady 2003/59/ES novelizována část pátá zákona č.247/2000 Sb., ve které je zcela novým způsobem koncipováno zdokonalování odborné způsobilosti řidičů nákladních vozidel a autobusů. Byla také vydána nová prováděcí vyhláška č.156/2008 Sb. o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů. Pravidelné profesní školení probíhá v pětiletých cyklech v celkovém rozsahu 35 hodin; řidič je povinen se během roku účastnit sedmihodinového kursu, kde získává aktuální informace z jednotlivých odborných oblastí své profese.

Postupuje reforma zkušebního systému (modernizace zkušebních otázek do podoby bližší reálnému dopravnímu prostředí, které kladou důraz nikoli na dřívější mentorování práva, ale spíše na jeho použitelnost ve vztahu k vlastnímu chování v konkrétní dopravní situaci). Nové zkušební otázky jsou prezentovány pod názvem eTesty.

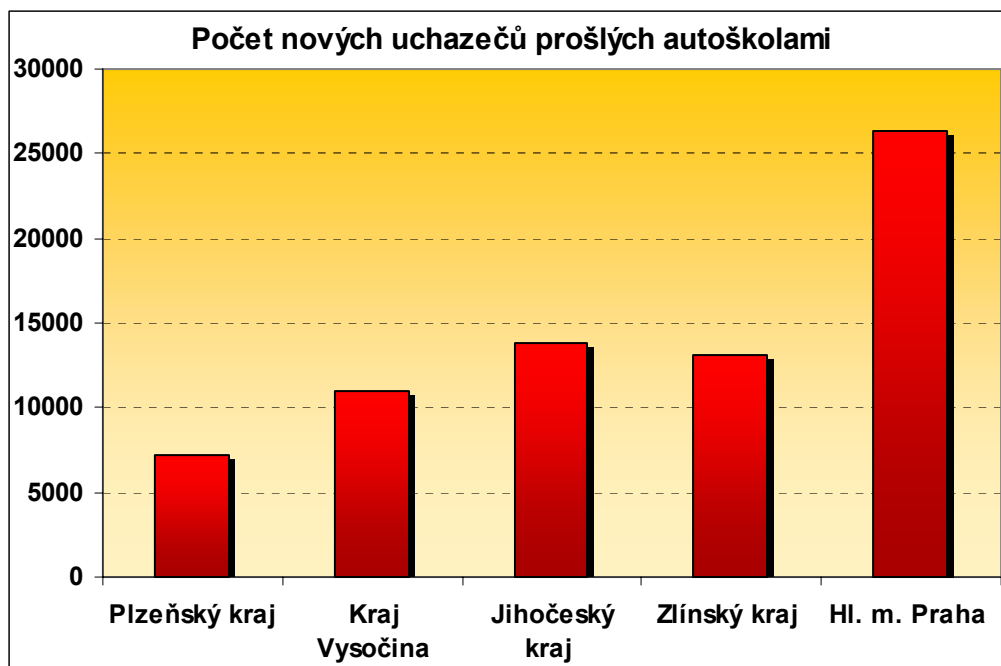
A 1.4 Zvýšení důrazu na praktický výcvik řidičů v autoškolách

Na MD nebyla vyvinuta žádná nová metodická podpora na výcvik řidičů v autoškolách. Metodickou podporu realizovalo šest z dvanácti dotazovaných krajů a jedna nezisková organizace.

Tabulka A 1.4 - 5 Počet nových uchazečů, kteří prošli autoškolami

Kraj	Počet
Jihočeský kraj	13 877
Plzeňský kraj	7 200
Kraj Vysočina	10 958
Zlínský kraj	13 133
Hlavní město Praha	26 389
Celkem	71 557

Graf. 2 Počet nových uchazečů prošlých autoškolami



A 2 Široká aplikace prvků dopravního zklidňování zejména v obcích

A 2.1 Aplikace vjezdových ostrůvků na vjezdech do obcí na novostavbách i stávajících komunikacích

Při aplikaci vjezdových ostrůvků na vjezdech do obcí se postupuje podle příslušných technických podmínek. V tomto případě se zejména jedná o TP 145 Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi vydané MD pod č.j. MDS-OPK č.j. 17005/01-120 dne 1. února 2001. Při jejich aplikaci se však často ŘSD ČR setkává s problémy, zejména s odmítavými postoji Policie ČR i jednotlivých organizací, které fyzicky zajišťují údržbu pozemních komunikací.

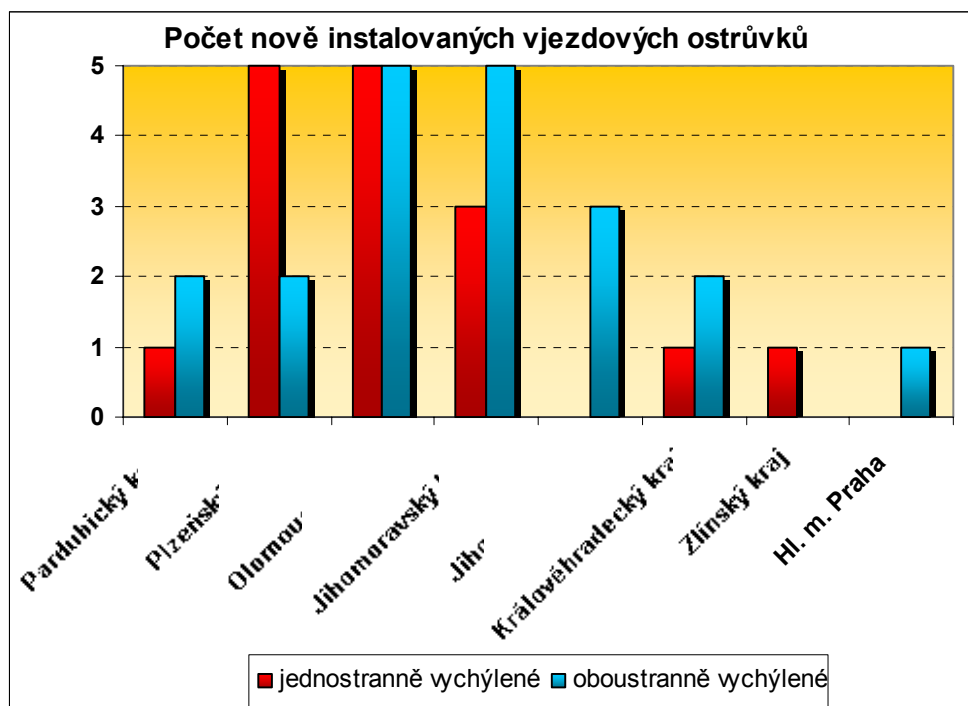
Míra užívání vjezdových ostrůvků (též tzv. bran do obce) je v ČR dosud poměrně malá (počet obcí činí několik tisíc, počty realizovaných bran do obce pouhých několik desítek). Naproti tomu např. v SRN či Rakousku je toto opatření realizováno doslova formou „velkosériové výroby“. Zůstává tak velká rezerva bezpečnosti k využití – vysoké rychlosti na vjezdu do obcí zůstávají v ČR ve většině případů neregulovány.

Nejvíce vjezdových ostrůvku vytvořil Olomoucký kraj, následuje Jihomoravský a Plzeňský. Metodickou podporu pro realizaci vjezdových ostrůvků připravilo oddělení MD - BESIP.

Tabulka A 2.1 - 6 Počet nových vjezdových ostrůvků instalovaných v roce 2008

Kraj	Jednostranně vychýlené vjezdové ostrůvky	Oboustranně vychýlené vjezdové ostrůvky	Celkový počet vjezdových ostrůvků v krajích
Jihočeský kraj	-	3	3
Plzeňský kraj	5	2	7
Královehradecký kraj	1	2	3
Pardubický kraj	1	2	3
Jihomoravský kraj	3	5	8
Olomoucký kraj	5	5	10
Zlínský kraj	1	-	1
Hlavní město Praha	-	1	1
Celkem	16	20	36

Graf. 3 Počet nově instalovaných vjezdových ostrůvků



A 2.2 Aplikace prvků dopravního zklidňování v obcích při rekonstrukcích průtahů obcemi a řešení nehodových lokalit v obcích.

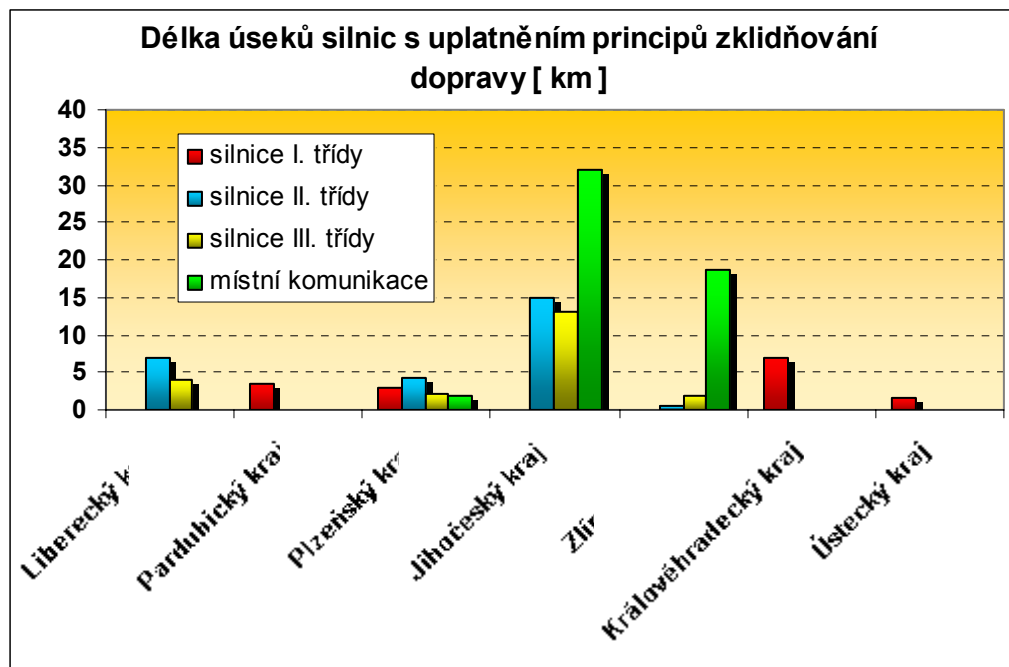
Průtahy obcemi se řeší v souladu s novelizovanou ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací s aplikací prvků obsažených v technických podmínkách – TP 145 Zásady pro navrhování úprav průtahů silnic obcemi vydané MD pod č.j. MDS-OPK č.j. 17005/01-120 dne 1. února 2001. Informační podporou jsou též TP 132 Zásady návrhu dopravního zklidňování na místních komunikacích vydané MD pod č.j. MDS-OPK č.j. 19141/00-120 ze dne 1. května 2000. Na základě statistik nehodovosti se vyhodnocují nehodové křižovatky a lokality, a některé z nich jsou upravovány do bezpečnější podoby v souladu s platnými ČSN a technickými podmínkami.

V roce 2008 byla připravena metodická podpora pro aplikace prvků dopravního zklidňování v oddělení MD - BESIP. Na stránkách www.iBESIP.cz v záložce projekt „Bezpečná obec“, jsou uvedeny příklady vhodných i nevhodných řešení aplikace prvků dopravního zklidňování.

Tabulka A 2.2 - 7 Délka úseků silnic, kde byly uplatněny principy zklidňování dopravy do konce roku 2008

Kraj	Silnice I. třídy	Silnice II. třídy	Silnice III. třídy	Místní komunikace	Silnic celkem
Jihočeský kraj	-	15	13	32,1	60,1
Plzeňský kraj	3	4,4	2,2	2	11,6
Ústecký kraj	1,5	-	-	-	1,5
Liberecký kraj	-	7	4	-	11
Královohradecký kraj	7	-	-	-	7
Pardubický kraj	3,5	-	-	-	3,5
Zlínský kraj	-	0,6	1,8	18,6	21
Celkem	15	27	21	52,7	115,7

Graf. 4 Délka úseků silnic s uplatněním principů zklidňování dopravy



A 2.3 Motivování měst a obcí k vyšší aplikaci dopravně inženýrských opatření formou iniciačních grantů na tyto projekty

Tabulka A 2.3 - 8 Motivace měst a obcí formou grantového programu

Typ organizace	Kladná odpověď	Záporná odpověď	Celkový počet obdržených odpovědí
Kraje	4	7	11
Neziskové organizace	-	-	-
Ministerstva	-	-	-
Odbory Ministerstva dopravy	-	5	5

Tabulka A 2.3 - 9 Výše grantových prostředků

Kraj	Výše grantových prostředků (Kč)	maximální podpora (%)
Středočeský kraj	45 000 000	80
Liberecký kraj	500 000	80
Olomoucký kraj	9 000 000	60
Moravskoslezský kraj	18 000 000	100
celkem	72 500 000	80

A 3 Zvýšení počtu měření rychlosti jízdy

A 3.1 Zvýšení počtu měření rychlosti mobilními radary se záznamovým zařízením, podstatné zintenzivnění měření rychlosti mobilními radary za jízdy. Zaměřit se na místa častých dopravních nehod způsobených překračováním limitů povolené rychlosti a agresivní jízdou

Tabulka A 3.1 - 10 Počet hodin provozu mobilních radarů se záznamovým zařízením a počet dokumentovaných přestupků

Typ organizace	Počet hodin provozu mobilních radarů se záznamovým zařízením	Počet dokumentovaných přestupků
Ministerstva	86 876	180 421

A 3.2 Rozšíření využívání výsledků měření rychlostí stacionárními měřicími orgány činnými v trestním řízení a přestupkovými úřady.

Tabulka A 3.2 - 11 Výsledky využívání stacionárních měřicích zařízení

Typ organizace	Kladná odpověď	Záporná odpověď	Celkový počet obdržených odpovědí
Kraje	3	3	6
Ministerstva	-	-	-
Odbory Ministerstva dopravy	-	-	-

Tabulka A 3.2 - 12 Počet profilů, úseků v působnosti, kde jsou stacionární měřiče využívány

Kraj	Počet profilů
Zlínský	8
Hlavní město Praha	18 úseků, vše na MK I. třídy ulice Bělohorská ulice Dobříšská ulice Dobříšská ulice Evropská Jižní spojka 1 Jižní spojka 2 Jižní spojka 3 Jižní spojka 4 ulice Poděbradská Podolské nábř. Strahovský tunel Strahovský tunel Strakonická tunel Mrázovka tunel Mrázovk ulice Ústecká ulice 5.května
Celkem úseků	43

Tabulka A 3.2 - 13 Počet zjištěných přestupků

Kraj	Počet
Plzeňský kraj	3 150
Zlínský kraj	7 863
Hlavní město Praha	1 030 019
Celkem	1 041 032

A 3.3 Zvýšená kontrola dodržování stanovené rychlosti jízdy u vozidel povinně vybavených tachografy v rámci Státního odborného dozoru nad dodržováním dohody AETR.

Tabulka A 3.3 - 14 Využívání kontrol tachografů pro kontrolu dodržování stanovené rychlosti

Typ organizace	Kladná odpověď	Záporná odpověď	Celkový počet obdržených odpovědí
Krajské orgány	3	8	11
Ministerstva	1	-	1
Odbory Ministerstva dopravy	0	4	4

V roce 2008 bylo provedeno 60 599 kontrol v rámci AETR, které byly využity i pro kontrolu dodržování rychlosti na základě kontrol tachografických záznamů, z toho 977 kontrol uskutečnily kraje (Plzeňský 913, Královehradecký 20, Moravskoslezský 44) a 59 622 kontrol uskutečnilo Ministerstvo vnitra.

V roce 2008 byl počet zjištěných přestupků překročení stanovené rychlosti ve výši 306 (z toho 298 v kraji Plzeňském a 8 Královehradeckém).

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

B 1 Zvýšení přehlednosti křižovatek

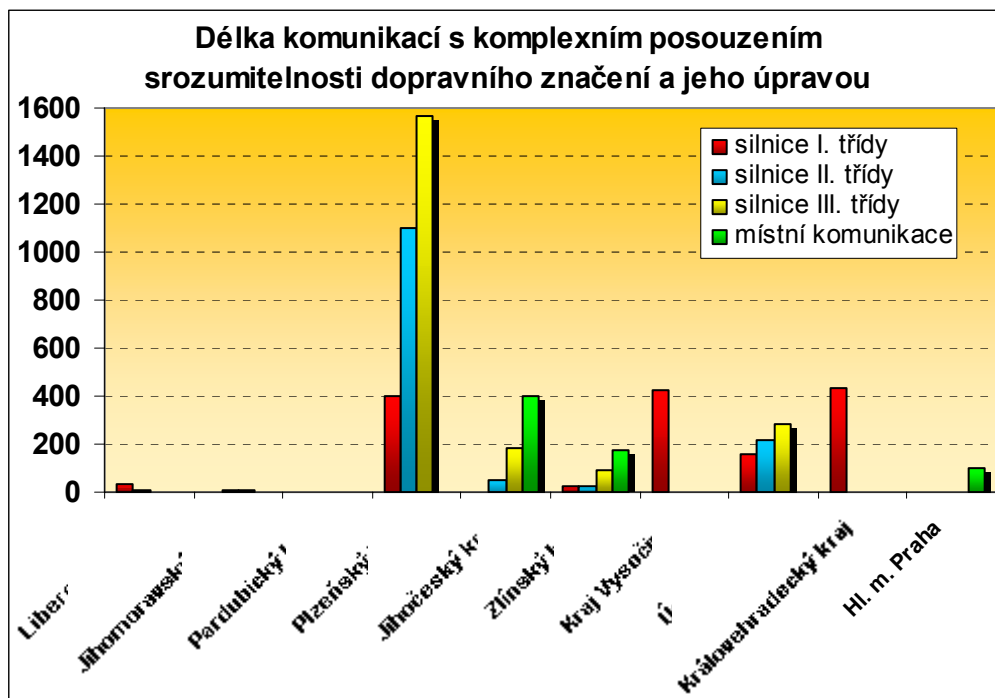
B 1.1 Zvyšování srozumitelnosti dopravního vybavení a značení, zvláště pak na vedlejších komunikacích

V roce 2008 nebyla na MD ČR vytvořena žádná nová metodická podpora pro realizaci tohoto opatření.

Tabulka B 1.1 - 1 Délka komunikací, kde bylo provedeno komplexní posouzení srozumitelnosti dopravního značení a jeho následná úprava

Kraj	Délka silnic [km]			
	silnice I. třídy	silnice II. třídy	Silnice III. Třídy	místní komunikace
Jihočeský kraj	3	51.5	180	402.5
Plzeňský kraj	400	1 100	1 566	-
Ústecký kraj	162	218	285	-
Liberecký kraj	30	10	-	-
Královehradecký kraj	437	-	-	-
Pardubický kraj	3	-	-	-
Kraj Vvsočina	421	-	-	-
Jihomoravský kraj	-	11	8	-
Zlínský kraj	21	27	88	177
Hlavní město Praha	-	-	-	98.6
Celkem	1 477	1 417.5	2 127	678.1

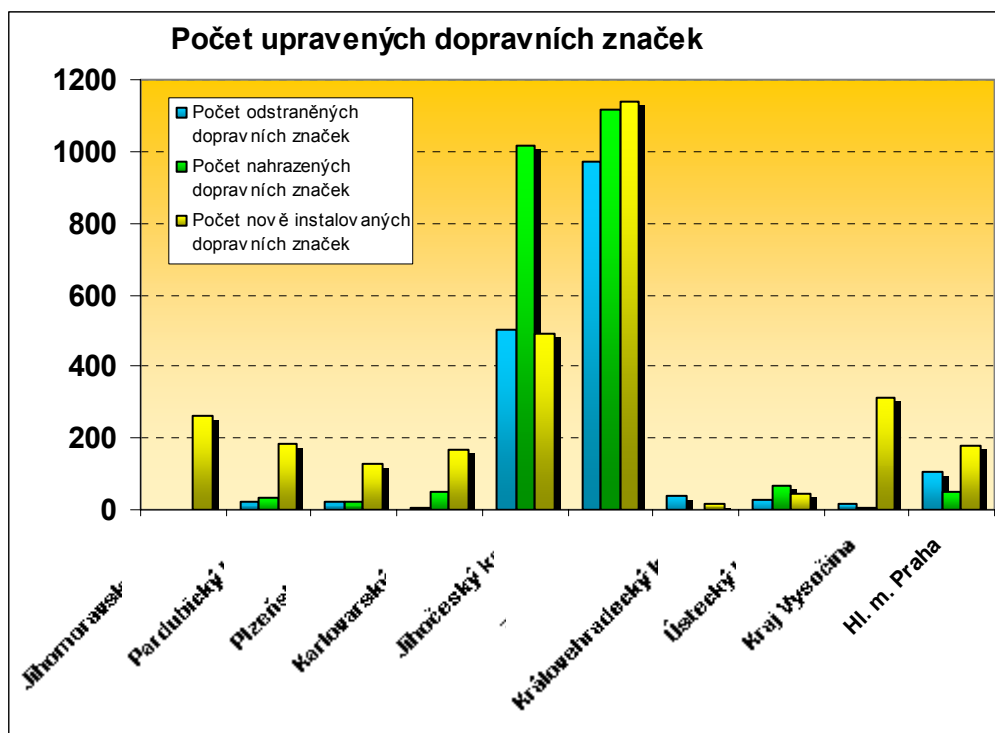
Graf B - 1 Délka komunikací, kde bylo provedeno komplexní posouzení srozumitelnosti dopravního značení a jeho následná úprava



Tabulka B 1.1 - 2 Obnova dopravních značek a stanovení nových dopravních značek

Kraj	Počet dopravních značek [ks]		
	Počet odstraněných DZ	Počet nahrazených DZ	Počet nově instalovaných DZ
Jihočeský kraj	505	1 017	491
Plzeňský kraj	20	20	126
Karlovarský kraj	7	53	170
Ústecký kraj	28	65	42
Královehradecký kraj	40	-	18
Pardubický kraj	22	35	186
Kraj Vysočina	17	6	312
Jihomoravský kraj	-	-	263
Zlínský kraj	970	1 118	1 140
Hlavní město Praha	107	49	179
Celkem dopravních značek	1 718	2 363	2 927

Graf B - 2 Počet upravených dopravních značek na komunikacích



Trend vývoje počtu dopravních značek je znepokojující. Počty dopravních značek je žádoucí snižovat a značení zjednodušovat v zájmu snižování informačního zatížení řidiče. Toto opatření je běžně součástí zahraničních bezpečnostních programů, např. v SRN je populárně definováno jako „prosekání lesa dopravních značek“, v orig. „Durchforstung des Schilderwaldes“. Reálně však počty dopravních značek rostou – počty nových instalací téměř dvojnásobně převyšují počet značek odstraněných (tj. za jednu odstraněnou značku dáváme téměř dvě nové!). Tento fakt směřuje spíše proti duchu Národní strategie.

Rozsahem kontrol (inspekcí) dopravního značení vyniká Plzeňský kraj, zejména na silnicích nižších tříd. Míra reprodukce dopravních značek (náhrada za nové) je nejvyšší v kraji Zlínském.

B 1.2 Udržování rozhledových trojúhelníků křižovatek pozemních komunikací

V roce 2008 nebyla na MD ČR vytvořena žádná nová metodická podpora pro realizaci tohoto opatření.

B 1.3 Zlepšování přehlednosti přechodů pro chodce a zajištění jejich řádné viditelnosti

Tabulka B 1.3 - 3 Počet přechodů, kde proběhla podrobná analýza nehodovosti (ne pouze základní policejní data)

Kraje	Počet přechodů
Jihočeský kraj	52
Plzeňský kraj	11
Ústecký kraj	4
Liberecký kraj	15
Zlínský kraj	7
Celkem přechodů	89

Četnost analýz nehodovosti na přechodech je nejvyšší v kraji Jihočeském, nejnižší v Ústeckém. Vzhledem k celkovému počtu nehodových přechodů a rozsahu problému nehodovosti na přechodech v ČR obecně je však analytická práce dosud spíše slabá.

Tabulka B 1.3 - 4 Počet rekonstruovaných přechodů

Kraj	Počet úprav přechodů (ks)								
	Vložení dopravního stínu	Vložení fyzického ostrůvku k rozdělení protisměrů	Zkrácení délky přechodu pomocí vytažení chodníkových ploch	Přisvětlení přechodu	Zvýšená plocha přechodu	Zpomal. prahy před přechodem	Zavedení poptávkového SSZ	Komplexní úprava přechodů v rámci celkové úpravy křižovatky	Ostatní úpravy
Jihočeský kraj	-	6	5	37	2	6	-	10	34
Plzeňský kraj	-	4	15	19	40	45	-	45	12
Karlovarský kraj	-	5	8	25	-	-	-	15	25
Ústecký kraj	-	-	-	4	-	-	-	6	8
Liberecký kraj	-	-	-	10	-	-	-	-	-
Královohradecký kraj	-	6	-	6	-	-	-	-	2
Pardubický kraj	-	11	9	34	-	-	4	5	11
Kraj Vysočina	-	-	-	11	-	-	1	-	-
Jihomoravský kraj	-	-	-	-	-	-	-	-	198
Zlínský kraj	19	1	10	43	15	8	-	1	-
Hlavní město Praha	12	24	15	18	20	10	8	9	25
Celkem úprav	31	57	62	207	77	69	13	91	315

Z tabulky vyplývá nápadně největší popularita opatření „přisvětlení přechodu“. Na druhé straně užívání středního dělicího (ochranného) ostrůvku, který by bylo možno s ohledem na stav v zahraničí považovat za téměř standardní součást přechodu, se rozvíjí jen velice pomalu a vzhledem k celkovému počtu přechodů nedostatečně. Zejména pro obslužné komunikace je též vhodným opatřením „zvýšená plocha přechodu“, kterou nejvíce užívá Plzeňský kraj; některé kraje ji neužívají vůbec. Je pravděpodobné, že roli při realizaci hraje i

„nepopularita“ tohoto opatření ve smyslu restrikce vůči automobilové dopravě (přinucení ke snížení rychlosti).

B 2 Zvýšení bezpečnosti železničních přejezdů

B 2.1 Zkvalitnění dopravního značení křižujících pozemních komunikací (silnic, městských komunikací, účelových komunikací, polních a lesních cest)

V roce 2008 byl dokončen projekt VaV 1F54L/014/130 "Multikriteriální hodnocení nebezpečnosti železničních přejezdů". V části DC004 Typizace zlepšení kritických objektů, návrh organizačních, technicko - stavebních opatření jsou navržena opatření pro správce pozemních komunikací a provozovatele drah ke zkvalitnění dopravního značení železničních přejezdů.

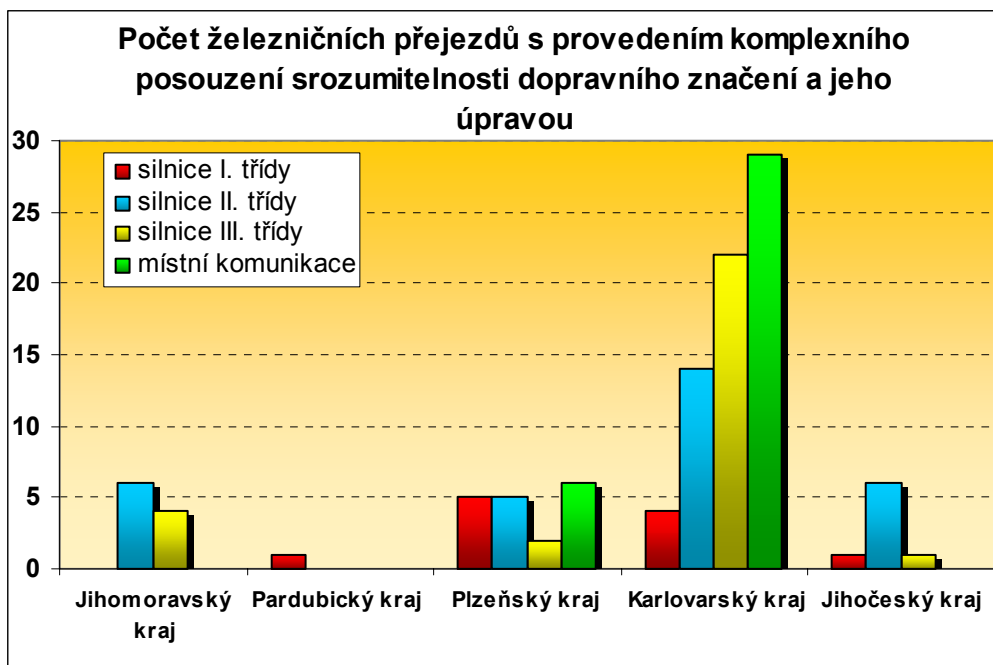
Tabulka B 2.1 - 5 Počet železničních přejezdů, kde bylo provedeno komplexní posouzení srozumitelnosti dopravního značení a jeho následná úprava

Kraj	Počet železničních přejezdů [ks]			
	silnice I. třídy	silnice II. třídy	silnice III. třídy	místní komunikace
Jihočeský kraj	1	6	1	-
Plzeňský kraj	5	5	2	6
Karlovarský kraj	4	14	22	29
Pardubický kraj	1	-	-	-
Jihomoravský kraj	-	6	4	-
Celkem železničních přejezdů	11	31	29	35

Vzhledem k tomu, že za absolutní většinu nehod na přejezdech nesou odpovědnost řidiči silničních vozidel, je velice žádoucí provádění prohlídek technického stavu přejezdů nejen ze strany ČD (jak dosud absolutně převažuje), ale i provádění kontrol stavu pozemních komunikací a dopravního značení ze strany správců komunikací. V tomto smyslu lze uváděné počty provedených prohlídek, resp. posouzení dopravního značení na přejezdech, považovat

za velmi malé. Počty prováděných prohlídek se pohybují řádově v desítkách, zatímco přejezdů je v ČR téměř 9000 a žádoucí by byla periodická kontrola každého z nich.

Graf B - 3 Počet železničních přejezdů, kde bylo provedeno komplexní posouzení srozumitelnosti dopravního značení a jeho následná úprava



Tabulka B 2.1 - 6 Reprodukce dopravních značek na železničních přejezdech a instalace nových značek

Kraj	Počet dopravních značek (ks)		
	Počet odstraněných DZ	Počet nahrazených DZ	Počet nově instalovaných DZ
Karlovarský kraj	3	12	50
Jihočeský kraj	12	19	10
Zlínský kraj	-	22	14
Plzeňský kraj	-	-	6
Královehradecký kraj	4	-	-
Celkem dopravních značek	19	53	80

Z údajů vyplývá tendence ke zvyšování počtu dopravních značek na železničních přejezdech, přičemž nejsilnější je tato tendence v Karlovarském kraji (možná souvislost

s nedávnou nehodou motorového vlaku u Nejdku, při které po střetu s kamiónem zahynul strojvedoucí). Většinou se patrně jedná o nové instalace značek „Stůj, dej přednost v jízdě“ na přejezdech zabezpečených pouze výstražnými kříži. Tento trend má své kladné i záporné stránky – na jedné straně zdůraznění přednosti drážní dopravy a motivace k zastavení a lepšímu soustředění řidiče, na druhé straně prodlužování doby přejíždění přejezdu, což zvyšuje nároky na rozhledová pole, která jsou obecně problémem. Bezpečnostní přínos je proto sporný.

B 2.2 Udržování rozhledových polí úrovnových křížení pozemních komunikací s železničními tratěmi

Žádný ze čtyř dotazovaných odborů MD nevyvinul metodickou podporu pro realizaci tohoto opatření.

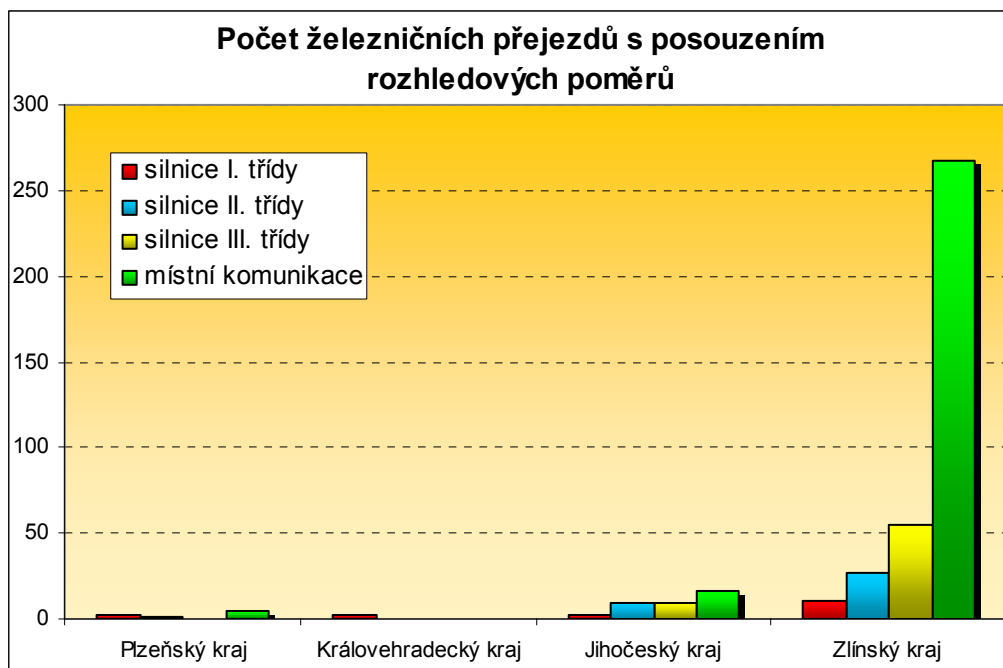
Tabulka B 2.2 - 7 Počet železničních přejezdů, kde proběhlo posouzení rozhledových poměrů

Kraj	Počet železničních přejezdů (ks)			
	silnice I. třídy	silnice II. třídy	silnice III. třídy	místní komunikace
Plzeňský kraj	2	1	-	5
Královeshradecký kraj	2	-	-	-
Jihočeský kraj	2	9	9	16
Zlínský kraj	10	27	55	267
Celkem železničních přejezdů	16	37	64	288

Rozhledové poměry na železničních přejezdech jsou považovány za velký dopravně-bezpečnostní problém, který spolupůsobí při vzniku velké části dopravních nehod. Požadavky na rozhled ve smyslu ČSN 73 6380 nejsou na mnoha přejezdech splněny a v praxi je žádoucí tento deficit odstraňovat. Posuzování rozhledových poměrů je proto záslužným počinem, z něhož mohou vyplývat produktivní bezpečnostní opatření (odstraňování rozhledových deficitů vlivem křoví, stromů, staveb či terénních překážek, přizpůsobování traťových rychlostí reálným rozhledovým poměrům, změna typu zabezpečení, apod.). V tomto smyslu

Ize pochválit aktivitu Zlínského kraje, který se této činnosti věnuje podstatně intenzivněji než kraje ostatní.

Graf B - 4 Počet železničních přejezdů, kde proběhlo posouzení rozhledových poměrů



B 2.3 Postupné zlepšování technického zabezpečení železničních přejezdů

Z odpovědí je zřejmé, že není využit potenciál zlepšování bezpečnosti železničních přejezdů ze strany správců pozemních komunikací, resp. nejsou v plné míře uplatňovány připomínky expertů na problematiku silniční dopravy. Je to dosti zvláštní vzhledem k tomu, že téměř všechny nehody na přejezdech zavíní uživatelé pozemní komunikace, nikoli provozovatel dráhy.

B 3 Zvýšení počtu sledování jízdy a chůze na červenou na křižovatkách vybavených světelně signalizačním zařízením

B 3.1 Zvýšení počtu instalovaných stacionárních zařízení pro odhalování jízd na červenou na vybraných křižovatkách

V roce 2008 nebyla na MD ČR vytvořena žádná nová metodická podpora pro realizaci tohoto opatření.

Tabulka B 3.1 - 8 Počet nově instalovaných stacionárních zařízení pro odhalování jízd na červenou na vybraných křižovatkách

Kraj	Počet stacionárních zařízení (ks)				Průměrná délka provozu jednoho zařízení denně	Počet dokumentovaných přestupků
	silnice I. třídy	silnice II. třídy	silnice III. třídy	místní komunikace		
Plzeňský kraj	2	-	-	3	12 hodin	556
Jihočeský kraj	1	4	6	12	-	-
Hlavní město Praha	-	-	-	-	-	17 143
Celkem za stacionární	3	4	6	15	12 h/den	17 699

Počty nově instalovaných zařízení pro detekci jízd na červenou jsou nízké a nereflektují vysoká potenciální rizika tohoto přestupku. Nejvíce nových měřičů instaloval Jihočeský kraj (12), překvapivě však počty dokumentovaných přestupků neuvádí. Naopak Hlavní město Praha neinstalovalo nově žádný měřič, ale počty dokumentovaných přestupků jsou nejvyšší (dosažené patrně stávajícími zařízeními). Jinou otázkou ovšem je, do jaké míry jsou dokumentované přestupky skutečně vyřešeny, tj. jejich pachatelé reálně postiženi.

B 3.2 Zvýšení dohledu nad dodržováním přednosti v jízdě.

Tabulka B 3.2 - 9 Počet osobohodin strávených přímým dohledem na dodržování přednosti v jízdě

Kraj	Počet osobohodin
Jihočeský kraj	410
Plzeňský kraj	10 000
Celkem osobohodin	10 410

Tabulka B 3.2 - 10 Počet dokumentovaných přestupků

Kraje, ministerstva	Počet přestupků
Kraje	1473
Ministerstva (pouze Ministerstvo)	3990
Celkem osobohodin	5463

C Snížení počtu nehod a jejich následků zaviněných pod vlivem alkoholu a jiných drog

C 1 Snížení počtu nehod zaviněných pod vlivem alkoholu a jiných drog prostřednictvím výchovného opatření

C 1.1 Každoroční kampaň zaměřená na nebezpečí řízení pod vlivem alkoholu, léků a jiných návykových látek s důrazem na odpovědnost konzumenta

Tabulka C 1.1 - 1 Pořádání kampaně

Instituce	ANO	NE	Celkem odpovědí	Délka trvání kampaně (ve dnech)
Kraje	-	-	-	-
Odbory Ministerstva dopravy	2	4	6	365
Ministerstva	-	-	-	-
Neziskové organizace	-	-	-	-

MD v roce 2008 zahájilo širokou mediální kampaň „Nemyslíš-zaplatíš“, která je založena na sugestivní prezentaci vážných následků dopravních nehod, vzniklých z různých příčin, mj. v důsledku požívání omamných prostředků. Odbor vnějších vztahů MD využíval pro tuto kampaň tisku, rozhlasu a televize (její trvání přesahuje rok 2008). MD - BESIP používal i další prostředky k mediálním kampaním (mediální show „The Action“ pro SŠ, kampaň „Domluvme se“).

Při realizaci kampaní MD – BESIP bylo použito finančních prostředků ze státních zdrojů ve výši 2 400 000,- Kč. Předpokládá se, že kampaň zasáhla 25% cílové skupiny.

Tabulka C 1.1 - 2 Předpokládané cílové skupiny kampaně

Instituce	Cílové skupiny
Odbory Ministerstva dopravy	řidiči ve věku 18-25 let, řidiči nad 25 let, profesionální řidiči; mladí lidé 17-35 let

Odbor vnějších vztahů MD a MD - BESIP vydaly v uplynulém roce 2008 informační materiál s výše uvedenou problematikou.

Tabulka C 1.1 - 3 Vydání informačního materiálu s dotčenou problematikou

Instituce	Informační materiál		
	ANO	NE	CELKEM
Odbory Ministerstva dopravy	2	4	6

Tabulka C 1.1 - 4 Vydané informační materiály, způsob distribuce

Instituce	Název	Počet stran	Počet kusů	Způsob distribuce
MD - odbor vnějších vztahů	„Jak (ne)řídít nalitej a zřetovaném“ - brožura v rámci výše zmíněné kampaně „Nemyslíš-zaplatiš“	9	100 000	prostřednictvím autoškol
MD - BESIP	„Domluvme se“, „The Action“ - kartička s informací o odbourávání alkoholu	2	50 000	rozdávání na koncertech, výstavách a představení „The Action“

C 1.2 Uplatňování poznatků o vlivu alkoholu aj. návykových látek na způsobilost řídit motorová a nemotorová vozidla a na bezpečnost silničního provozu ve vzdělávacích programech škol a autoškol

Nebylo provedeno, informace o vlivu alkoholu a jiných omamných látek však byly zakomponovány do nových zkušebních otázek pro uchazeče o řidičské oprávnění (tzv. eTesty) v sekci Zásady bezpečné jízdy.

C 1.3 Zvýšení informovanosti pacientů o vlivu některých léků na způsobilost k řízení motorového vozidla a o jejich vlivech na chování ostatních účastníků silničního provozu

V roce 2008 nebyla vytvořena žádná nová metodická podpora pro realizaci tohoto opatření.

C 2 Snížení počtu nehod zaviněných pod vlivem alkoholu prostřednictvím intenzivnějšího dohledu Policie

C 2.1 Zvýšení počtu kontrolovaných řidičů při akcích zaměřených na kontrolu zjišťování alkoholu aj. návykových látek u řidičů motorových vozidel a u cyklistů; situovat dopravně bezpečnostní akce na víkendový provoz a noční dobu

Z údajů poskytnutých respondenty zvýšený dohled nevyplývá. Dle informací Policie ČR však probíhaly kontroly zaměřené na užívání návykových látek ve spojení s řízením motorového vozidla (zvláště v rizikových obdobích – např. velikonoční svátky).

D Snížení závažnosti následků nehod zvýšeným používáním zadržných systémů

D 1 Zvýšení četnosti používání bezpečnostních pásů prostřednictvím výchovného působení

D 1.1 Každoroční kampaň zaměřená na zadržné systémy s důrazem na:

- používání bezpečnostních pásů při jízdě v obci,
- používání bezpečnostních pásů na zadních sedadlech,
- používání dětských zadržných systémů.

Tabulka D 1.1 - 1 Pořádání kampaně zaměřené na zadržné systémy

Typ organizace	Kladná odpověď	Záporná odpověď	Celkový počet obdržených odpovědí
Neziskové organizace	1	-	1
Ministerstva	-	1	1
Odbory Ministerstva dopravy	2	4	6

Dlouhodobé kampaně jsou především v působnosti Ministerstva dopravy, které zajišťuje kampaně určené k oslovení široké veřejnosti, resp. osloví maximální počet účastníků silničního provozu prostřednictvím masmédií.

V loňském roce vytvořilo kampaň zaměřenou na zadržné systémy MD - Odbor vnějších vztahů, oddělení MD – BESIP a Ústřední automotoklub ČR.

Tabulka D 1.1 - 2 Objem finančních prostředků s rozdělením na zdroje financování

Typ organizace	EU	Státní	Soukromé	Ostatní	Celkem
Neziskové organizace	-	180 000	480 000	-	660 000
Ministerstva	-	-	-	-	-
Odbory Ministerstva dopravy	-	3 080 000	-	-	3 080 000

Pro realizaci kampaně bylo použito televize (MD – Odbor vnějších vztahů) a jiného média než televize, tisku a rozhlasu (MD – BESIP).

Tabulka D 1.1 - 3 Délka trvání kampaně a předpokládaná cílová skupina

Organizace	Délka trvání kampaně (ve dnech)	Předpokládaná cílová skupina
Neziskové organizace (Ústřední automotoklub ČR)	116	Všichni účastníci provozu
MD – odbor vnějších vztahů MD – BESIP	365	řidiči ve věku 18-25 let, řidiči nad 25 let, profesionální řidiči

Předpokládané zasažení cílové skupiny dle Ústředního Automotoklubu ČR 2,7 %, dle MD – BESIP 33 %.

Celkově je potěšující, že míra užívání bezpečnostních pásů a dětských sedaček se dle měření provedeném v rámci projektu VaV SENZOR ve většině parametrů měřitelně zlepšila (až o několik procent). Problémem (a tedy i výzvou ke kontrolní činnosti) zůstává zejména poutání dospělých osob na zadních sedadlech, kde došlo k mírnému zhoršení.

D 1.2 Zvýšení četnosti používání bezpečnostních pásů u příslušníků ozbrojených složek a ozbrojených sil

V působnosti složek ministerstva vnitra a obrany proběhlo 2 970 kontrol používání bezpečnostních pásů.

D 2 Zvýšení četnosti používání bezpečnostních pásů prostřednictvím intenzivnějšího dohledu Policie ČR

D 2.1 Zvýšení počtu kontrolovaných řidičů a spolujezdců z hlediska používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů

Při kontrolách používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů bylo zaznamenáno 35 754 přestupků. Kromě toho policisté při dohledu kontrolují bezpečnostní pásy a autosedačky při každém zastavení vozidla, celkové počty kontrol proto nelze stanovit přesně.

E Zvýšení ochrany zranitelných účastníků silničního provozu

E 1 Zvýšení ochrany dětí na pozemních komunikacích

E 1.1 Rozvíjení a podpora dopravní výchovy na všech stupních škol v rámci školních vzdělávacích programů

Tabulka E 1.1 - 1 Existence podpory různých forem dopravní výchovy dětí mimo běžnou podporu provozu dopravních hřišť v rámci vlastní působnosti

Typ organizace	Kladná odpověď	Záporná odpověď	Celkový počet obdržených odpovědí
Kraje	8	2	10
Ministerstva	1	0	1
Odbory Ministerstva dopravy	2	4	6

Tabulka E 1.1 - 2 Věkové skupiny, na které byla zaměřena podpora

Typ organizace	Věkové skupiny
Jihočeský kraj	3 - 15 let
Ústecký kraj	ZŠ
Pardubický kraj	8 - 10 a 13 - 15 let
Liberecký kraj	MŠ, ZŠ, SŠ
Jihomoravský kraj	především ZŠ
Zlínský kraj	10 - 12 let
Moravskoslezský kraj	4 - 14 let
Hlavní město Praha	pro děti z MŠ a 1. stupně ZŠ jsou organizována představení „Pohádkový semafor“ a „Kolo tety Berty“. Osloveno 20 – 30 % pražské dětské populace mladšího školního věku. Přednášky pro žáky MŠ, ZŠ a studenty SŠ. Cca 10 % pražské populace dětí staršího školního věku.
MŠMT	dopravní výchova je součástí Rámcových vzdělávacích programů pro jednotlivé typy a druhy škol, na stránkách MŠMT a metodickém portálu www.rvp.cz jsou zveřejněny odkazy na bezpečnost silničního provozu
MD - odbor vnějších vztahů	nejednalo se o dopravní výchovu v pravém slova smyslu, ale v rámci Odboru vnějších vztahů byly realizovány besedy pro studenty, při kterých byl prezentován speciálně zaměřený spot a proběhly tématické diskuse.
MD - BESIP	Do 18 let

Tabulka E 1.1 - 3 Procento populace dětí dané věkové skupiny oslovených podporou kampaně

Typ organizace	% populace dětí oslovených podporou kampaně (průměrné hodnoty)
Jihočeský kraj	10
Liberecký kraj	70
Pardubický kraj	10
Jihomoravský kraj	57
Zlínský kraj	5
Moravskoslezský kraj	15
Hlavní město Praha	30
MŠMT	100
MD - BESIP	80

Pozn. Jedná se o odborný odhad organizací, zajímavý je údaj z MŠMT.

E 1.2

E 1.3 Realizace programu Bezpečná cesta do školy v celostátním měřítku

Tabulka E 1.2 - 4 Existence druhu podpory pro větší zapojení pověřených osob v rámci vlastní působnosti

Typ organizace	Kladná odpověď	Záporná odpověď	Celkový počet obdržených odpovědí
Kraje	6	6	12
Ministerstva	0	0	0
Odbory Ministerstva dopravy	0	5	5

Tabulka E 1.2 - 5 Realizace programu Bezpečná cesta do školy v celostátním měřítku

Typ organizace	Kladná odpověď	Záporná odpověď	Celkový počet obdržených odpovědí
Kraje	7	5	12
Ministerstva	0	0	0
Odbory Ministerstva dopravy	0	5	5

Tabulka E 1.2 - 6 Podpora programu Bezpečná cesta do školy

Typ organizace	Kladná odpověď	Záporná odpověď	Celkový počet obdržených odpovědí
Kraje	7	4	11
Ministerstva	1	0	1
Odbory Ministerstva dopravy	1	4	5

Tabulka E 1.2 - 7 Podpora programu Bezpečná cesta do školy - specifikace

Typ organizace	Specifikace opatření
Jihočeský kraj	osazení SSZ na přechodu u ZŠ v Písku, propagace ve školách, zvýšená ochrana dětí při přecházení komunikací (např. Písek, Blatná, Český Krumlov).
Plzeňský kraj	realizováno pracovištěm BESIP
Liberecký kraj	bezpečnostní auditor zpracoval dopravní stav v okolí vybraných základních škol Libereckého kraje. Materiály byly předány k přijetí opatření a odstranění nebezpečných míst příslušným úřadům a školám.
Pardubický kraj	byl realizován ve všech ZŠ Pardubického kraje.
Kraj Vysočina	K bodu E 1.1: Krajský úřad kraje Vysočina každoročně přispívá na dopravní výchovu dětí částkou cca 80 000,- Kč.
Jihomoravský kraj	<ul style="list-style-type: none"> - První cesta do školy (1. - 3. třída ZŠ) - Jízdní kolo tvůj kamarád (4. - 5. třída ZŠ) - Prevence dětských úrazů - Dětský den bez úrazu - Na silnici nejsme sami - Empík – cyklista
Zlínský kraj	dohled MP a PČR
Moravskoslezský kraj	jsou aplikována proškolenými pedagogickými pracovníky v rámci dopravní výchovy ve vyučovacích předmětech a zájmových kroužcích
Hlavní město Praha	<p>v roce 2008 bylo uvolněno z rozpočtu hl. města 500 tis. Kč na projekt Bezpečná cesta do školy. Projektu se zúčastnily 2 základní školy, 2 gymnázia a jedno Mateřské centrum. Projekt v rámci hl.m. Prahy koordinuje Občanské sdružení Pražské matky.</p> <p>Na základě výstupů z tohoto projektu byly zpracovány 3 dopravní studie a odstraněny závady nestavebního charakteru.</p>
MŠMT	záštita projektům na podporu programu „Bezpečná cesta do školy“.
MD - BESIP	projekt převzaly přímo některé kraje jako svou aktivitu.

E 1.4 Zajištění mediální kampaně zaměřené na zvýšení ochrany dětí spojené s vydáním příruček určených pro rodiče dětí, zajištění jejich distribuce do mateřských škol, škol a zdravotnických zařízení

Tabulka E 1.3 - 7 Zpracování a vydání informačního materiálu pro zvýšení ochrany dětí určený pro rodiče dětí

Typ organizace	Kladná odpověď	Záporná odpověď	Celkový počet obdržených odpovědí
Ministerstva	1	0	1
Odbory Ministerstva dopravy	1	4	5

Tabulka E 1.3 - 8 Informační materiál pro zvýšení ochrany dětí

Typ organizace	Název materiálu	Počet kusů
Ministerstvo vnitra	„Správně vybavené jízdní kolo“	1 000
Ministerstvo zdravotnictví	dotazníky pro rodiče k doplnění materiálu pro ZŠ "Aby tě auto nepřejelo"- tyto byly již připraveny v roce 2007, zároveň s metodickou publikací pro učitele + stejnojmenné CD.	3 000
MD – BESIP	Brožurka „Bezpečí dítěte v dopravě“ (pomocník a rádce rodičům) Balíček pro žáky 1.tříd ZŠ Publikace „Máme zelenou“ (distribuce do všech MŠ) Omalovánky „Jak se chovat na ulici, na hřišti i na silnici“ (celkem 130 stran)	230 000

Tabulka E 1.3 - 9 Způsob distribuce informačního materiálu

Typ organizace	Způsob distribuce
Ministerstvo vnitra	v rámci dohledové činnosti Policie ČR, preventivních akcí Policie ČR - distribuce materiálů o bezpečnosti silničního provozu i vlastních informativních materiálů
Ministerstvo zdravotnictví	Státní zdravotní ústav v Praze
MD - BESIP	při zápisu dětí do 1. tříd ZŠ distribuce do všech 1. tříd ZŠ náklady z finančních prostředků r. 2007 - jen distribuce

E 1.5 Podpora nevládních organizací a občanských sdružení k vyššímu zapojení pověřených osob ve smyslu zákona č.361/2000 Sb.

Tabulka E 1.4 - 10 Existence druhu podpory pro větší zapojení pověřených osob v rámci vlastní působnosti

Typ organizace	Kladná odpověď	Záporná odpověď	Celkový počet odpovědí
Kraje	2	4	6
Neziskové organizace	1	2	3
Ministerstva	0	1	1
Odbory Ministerstva dopravy	0	5	5

Tabulka E 1.4 - 11 Druh podpory, počet pověřených osob provádějících svoji činnost

Typ organizace	Druh podpory	Počet pověřených osob provádějících svoji činnost
Jihočeský kraj	grant Jihočeského kraje - Podpora programu dopravy dětí na DDH, dále podpora některých měst.	2
Pardubický kraj		40
Hlavní město Praha	proškolení a vybavení osob, dle zákona, z prostředků hl.m.Prahy	4
Český červený kříž	pořádání populárně-edukačních akcí v rámci ČR.	100

E 2 Zvýšení právního vědomí chodců a cyklistů jako účastníků silničního provozu

E 2.1 Zapojení veřejnosti, včetně dětí a osob s omezenou schopností pohybu a orientace do identifikace rizikových míst

Tabulka E 2.1 - 12 Rozvíjení programu pro zapojení veřejnosti, včetně dětí a osob s omezenou schopností pohybu a orientace do identifikace rizikových míst v roce 2008

Typ organizace	Kladná odpověď	Záporná odpověď	Celkový počet Odpovědí
Kraje	7	2	9
Neziskové organizace	1	2	3
Ministerstva	1	1	2
Odbory MD	0	5	5

Tabulka E 2.1 - 13 Osoby zapojené do programu

Typ organizace	Osoby zapojené do programu	Rozsah programu
Středočeský kraj	školní mládež	Kraj
Jihočeský kraj	Sdružení pro ŽP zdravotně postižených (Písek), Centrum zdravotně pojištěných Prachatice, Svaz invalidů Blatná	program Prachatice - město bez bariér, zjišťování nebezpečných míst (Blatná, Písek)
Plzeňský kraj	školy pro zdravotně postižené	Město
Liberecký kraj	základní školy	bezpečná jízda
Pardubický kraj	děti, mladí motocyklisté	bezpečná jízda
Zlínský kraj	„Týden mobility“ - MP Uherské Hradiště	mapování historického centra města
Moravskoslezský kraj	tělesně, sluchově postižení	-
Hlavní msto Praha	děti a rodiče ZŠ	v rámci projektu Bezpečná cesta do školy (viz otázka E 1.2)
Ministerstvo vnitra	děti, mládež, senioři, občané s omezenou schopností pohybu,	okolí bydliště, pohybu osob
Český červený kříž	Převážně dobrovolníci ČČK, dále pak spolupracující organizace - Toyota, Hartmann-Rico, hasiči, Policie ČR atd.	celá ČR - konkrétně města: Blansko, Brno, České Budějovice, Hradec Králové, Chrudim, Karlovy Vary, Ostrava, Praha.

Tabulka E 2.1 - 14 Kolik rizikových míst bylo identifikováno a vyřešeno?

Typ organizace	Počet identifikovaných rizikových míst	Počet vyřešených rizikových míst
Kraje	79	46
Ministerstva	385	150
Odbory ministerstva dopravy	0	0
Neziskové organizace	0	0

E 2.2 Zajistit informační aktivity zaměřené na:

- chodce (přecházení vozovky, viditelnost),
- cyklisty (ochranné přilby, viditelnost),
- řidiče jednostopých vozidel (specifická rizika),
- děti,
- seniory.

Tabulka E 2.2 - 15 Provádění informačních aktivit pro cílovou skupinu osob

Typ organizace	Kladná odpověď	Záporná odpověď	Celkový počet odpovědí
Kraje	8	2	10
Neziskové organizace	3	0	3
Ministerstva	1	0	1
Odbory MD	2	4	6

Tabulka E 2.2 - 16 Cílové skupiny, pro které byly vyvíjeny informační aktivity, typ informační aktivity

Typ organizace	Cílové skupiny	Typ informační aktivity
Autoklub ČR	všechny cílové skupiny	prostřednictvím Tiskového servisu AČR a Metodického zpravodaje autoškol a následně médií a autoškol
Ústřední automotoklub ČR	děti – žáci základních škol	dopravní výchova
Liberecký kraj	chodci, cyklisté, řidiči, děti, ... účastníci silničního provozu jako celek	realizace dvou týdnů bezpečnosti se zaměřením prezentace BESIP - pro širokou veřejnost, prezentační tým Libereckého kraje - 14 akcí, víkendy bez tolerance, soutěže pro děti, další ve vyhodnocení koncepce
Moravskoslezský kraj	děti, cyklisté, chodci, seniory	soutěže, letní aktivity, akce pro širší veřejnost
Plzeňský kraj	chodci, cyklisté	besedy, soutěže, informační. kampaň
Olomoucký kraj	cyklisté, děti, seniory	-
Jihočeský kraj	děti, seniory	pro cyklisty - dopravní soutěž mladých cyklistů, pro děti - grantový program Podpora programu dopravy dětí na DDH, přednášky ve školách (Blatná, Prachatice, Dačice)

Zlínský kraj	děti, motocyklisté, senioři, ostatní veřejnost	BESIP, "Na kolo s přilbou"
Hlavní město Praha	žáci 1. tříd ZŠ	při nástupu do školy děti obdržely reflexní materiály a informace pro rodiče o bezpečném chování na pozemních komunikacích
MŠMT	děti, chodci, pedagogická veřejnost	zveřejnění odkazů BESIP + příklady dobré praxe na www.rvp.cz
Ministerstvo vnitra	chodci, cyklisté, motocyklisté, senioři, děti	např. "... a jsem vidět!", "Zebra se za tebe nerozhledne", "Máš to pevně v ruce", "Senioři sobě", "Nežij vteřinou", preventivní akce v Buchlovských horách zaměřená na motocyklisty, cyklistický tábor apod.
Ministerstvo zdravotnictví	děti, dospělí, senioři	informační leták „Neboj se pomáhat“
MD - odbor vnějších vztahů	Chodci	v rámci kampaně "Nemyslíš - zaplatíš" - tištěná inzerce a webová prezentace - tématicky zaměřena na viditelnost chodců
MD - BESIP	chodci, cyklisté, motocyklisté, děti	dopravní soutěž mladých cyklistů zvýšení viditelnosti zranitelných účastníků silničního provozu. vysílání na ČT1 (STOP) a TV PRIMA Leták "Máš to pevně v ruce"
Český červený kříž	děti, teenageři, rodiče.	aktivní zapojení do 6. ročníku Evropské kampaně "Bezpečnost na silnicích" - organizace akcí s důrazem na období březen - červen 2008. Více informací viz příložené CD.
Pardubický kraj	děti, mladí motocyklisté	bezpečná jízda
Jihomoravský kraj	chodci (přecházení vozovky, viditelnost), děti, cyklisté (ochranné přilby, viditelnost)	

Tabulka E 2.2 - 17 Procento cílové skupiny, které bylo uskutečněnými aktivitami zasaženo

Typ organizace	% cílové skupiny zasažené uskutečněnými aktivitami (průměrné hodnoty)
Jihočeský kraj	10
Plzeňský kraj	4
Pardubický kraj	15
Jihomoravský kraj	10
Moravskoslezský kraj	10
Hlavní město Praha	100
Ústřední automotoklub ČR	70
MD – BESIP	70

E 3 Zlepšení chování chodců a cyklistů prostřednictvím intenzivnějšího dohledu Policie ČR

E 3.1 Věnování zvláštní pozornosti přechodům pro chodce (přecházení chodců na červenou a přednosti chodců na přechodech při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích)

Určitá opatření v této oblasti byla hlášena jen z hl.m. Prahy a z krajů Jihočeského a Plzeňského

E 3.2 Věnování pozornosti dodržování předpisů chodci a cyklisty, zejména v noci a za snížené viditelnosti, při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích I. a II. třídy, a to v obci i mimo obec.

Určitá opatření v této oblasti byla hlášena jen z hl.m. Prahy a z krajů Jihočeského, Plzeňského a Libereckého.

F Vytváření bezpečného dopravního prostoru

F 1 Systematické zjišťování a odstraňování příčin nehodovosti v místech častých dopravních nehod

F 1.1 Vytvoření jednotné závazné metodiky pro zjišťování a sledování míst častých dopravních nehod, včetně databanky modelových způsobů řešení těchto aktivit

Odbor pozemních komunikací MD vytvořil metodickou podporu pro realizaci opatření. Vytvořena byla databanka modelových způsobů řešení nehodových lokalit pomocí operativních opatření.

Tabulka F 1.1 - 1 Byla v minulém roce vyvinuta nějaká metodická podpora pro realizaci opatření?

Organizace / odpověď	ANO	NE	Celkem odpovědí
MD – odbor infrastruktury	0	1	1
MD – odbor pozemních komunikací	1	0	1
MD – odbor silniční dopravy	0	1	1
MD – odbor veřejné dopravy	0	1	1
MD – oddělení speciálních analýz	0	1	1

Odbor infrastruktury MD prostřednictvím ŘSD systematicky začalo vyhodnocovat příčiny nehodovosti na dálnicích v jednotlivých jízdnicích páscech na základě vyhodnocených nehodových lokalit. Na dálnici D1, konkrétně na území SSÚD Bernatice, byly vybrány dvě nehodové lokality s vysokou nehodovostí za mokra s cílem instalovat proměnné dopravní značky, ale akce nebyla realizována. V letošním roce se připravují podobná opatření v několika lokalitách na D5. Už dříve však byly na základě vyhodnocení míst s vysokou nehodovostí za mokra na dálnicích instalovány proměnné dopravní značky a policie s nimi má velmi dobré zkušenosti. Seznamy nehodových lokalit jsou využívány při přípravě staveb a případně jako podklad pro ekonomické hodnocení staveb. Dříve byly seznamy nehodových lokalit zasílány na jednotlivé Správy a kraje s žádostí o posouzení z hlediska vlivu

komunikace na nehodovost a vypracování návrhu na řešení lokality z hlediska eliminace nehod. Tuto činnost nahradila spolupráce s úsekem výstavby ŘSD k realizaci opatření.

V následující tabulce jsou uvedeny definice míst častých dopravních nehod podle krajů.

Tabulka F 1.1 - 2 Jak definujete místo častých dopravních nehod?

Organizace / odpověď	Definice
Jihočeský kraj	-
Plzeňský kraj	Úseky výskytu častých DN.
Liberecký kraj	Úsek 1 km na silnicích I. třídy (více než 15 nehod) a na silnicích II. třídy (více než 10 nehod), dále úseky silnic, kde se na hektometr staly 4 a více dopravních nehod zapříčiněných smykem, úseky silnic, kde se na hektometr stalo 7 a více dopravních nehod apod.
Královéhradecký kraj	Dle metodiky Policie ČR; silnice I. třídy - 15 a více DN/rok)
Pardubický kraj	Na silnicích I.třídy je za místo častých dopravních nehod považováno místo s více než 15 nehodami na běžný kilometr a na silnicích II. a III. tříd to je místo s více než 10 nehodami na běžný kilometr.
Kraj Vysočina	PČR - dle Metodiky identifikace a řešení míst častých dopravních nehod vydané Centrem dopravního výzkumu, Brno 2001.
Jihomoravský kraj	Místa častých dopravních nehod vedou majetkoví správci krajských silnic. Určují pořadí nebezpečnosti a podle toho upřednostňují opravy a rekonstrukce daného nehodového úseku.
Zlínský kraj	Nebezpečný úsek, kde často dochází k dopravním nehodám.
Moravskoslezský kraj	Tyto úseky definujeme podle počtu dopravních nehod v daném místě, úseky se přednostně upravují podle investičního programu kraje, tzv. Bílé knihy.
Hlavní město Praha	křižovatky s relativní nehodovostí nad 4 nehody na 1 mil. vjíždějících vozidel a úseky s relativní nehodovostí nad 5 nehod na mil. vzkm.
MD – odbor infrastruktury	ŘSD každoročně vyhodnocuje seznamy nehodových lokalit za 2leté období na dálnicích v každém směru zvlášť a na silnicích I. a II. třídy (je na to vytvořen program). Na vybraných nehodových lokalitách je potom proveden rozbor příčin nehodovosti. Velkým problémem při vyhodnocování nehodových lokalit bude nahlašování nehod s hmotnou škodou nad 100 tis Kč od 1.1.2009. Z policejní statistiky tak zmizí spousta nehod, kde se podle následného rozboru dají zjistit příčiny. Práce ve větším měřítku vyžaduje vytvoření týmu odborníků.

Ke škodě věci přetrvává roztržitost definice nehodové lokality mezi jednotlivými subjekty. Je to těžko pochopitelné v situaci, kdy existuje Metodika identifikace a řešení míst častých dopravních nehod vydaná Centrem dopravního výzkumu již v roce 2001, která jednotnou definici obsahuje. Problém ovšem může být v uvažování parametru „typ nehody“ (vyjadřujícího kolizní směry) touto definicí, kterým se však standardně údaj nesleduje a je nutné ho pracně dovozovat studiem jednotlivých protokolů nehod.

Pouze Plzeňský kraj a odbor pozemních komunikací MD založily a používaly databanku vzorových řešení míst častých dopravních nehod. V Plzeňském kraji se konkrétně jednalo o seznamy míst častých dopravních nehod. Odbor pozemních komunikací MD založil a používal Informační systém pro podporu rozhodování v oblasti bezpečnosti silničního provozu – elektronická mapa dopravních nehod INFOBESI na bázi GPS/GIS (výstup z projektu VaV MD č.1F44L/046/120, ukončeného v roce 2008).

Tato elektronická mapa dopravních nehod umožňuje efektivní hledání a analýzu nehodových lokalit na síti pozemních komunikací v celé České republice. Zavedení souřadnicového sledování polohy nehody pomocí GPS znamená doslova revoluci v přesnosti záznamu polohy nehody a kompenzuje dřívější chyby vyplývající zejména z nedostatků silniční kilometráže a lidských chyb ručního záznamu.

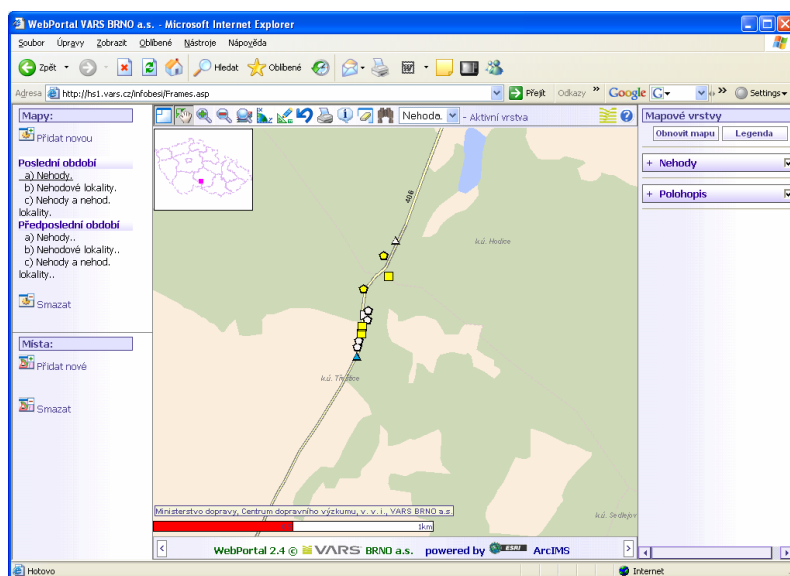
Do mapy INFOBESI jsou od roku 2006/2007 Policií ČR průběžně vkládána data o dopravních nehodách, což nabízí operativní přehled o poloze nehod na síti PK a mnohem snazší odhalování nehodových lokalit. Je vynikajícím nástrojem pro usnadnění analýzy jednotlivých nehodových lokalit, návrh sanačních opatření a hodnocení jejich efektivnosti.

Elektronická mapa nehod INFOBESI (resp. web portál INFOBESI) je určena zejména státní správě k usnadnění péče o bezpečnost na svěřené silniční síti a je dostupná na následujících www stránkách:

<http://hs1.vars.cz/infobesi> (uživatelské jméno: „doprava“, heslo: „nehoda“).

Následně uvádíme příklad zobrazení nehodové lokality v INFOBESI (silnice II/406, okres Jihlava).

Obrázek F 1.1 Příklad kumulace dopravních nehod ve směrových obloucích na silnici II/406 u obce Hodice



MD ČR v rámci kampaně „Nemyslíš-zaplatis“ publikuje mapu nejzávažnějších nehodových míst za období 2006-2008 na www stránce <http://nemyslis-zaplatis.cz/mapa-nehodovych-mist.html>

F 1.2 Vytvoření a zavedení systému závazného odstraňování nehodových lokalit

V roce 2008 vyvinul metodickou podporu pro realizaci opatření pouze odbor pozemních komunikací MD. Jednalo se o vytvoření informačního systému MD – viz projekt VaV č.1F44L/046/120 – Informační systém pro podporu rozhodování v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

V působnosti krajů, odborů MD, neziskových organizací a jednotlivých ministerstev neexistoval závazný systém odstraňování míst častých dopravních nehod.

Tabulka F 1.2 - 3 Existence závazného systému odstraňování míst častých dopravních nehod ve vlastní působnosti

Organizace / odpověď	ANO	NE	Celkem odpovědí
Kraje	0	9	9
Odbory Ministerstva dopravy	0	5	5
Ministerstva	0	0	0
Neziskové organizace	0	0	0

Nejvíce odstraněných míst častých dopravních nehod bylo v Královéhradeckém kraji. Tabulka F 1.2 - 4 Kolik míst častých dopravních nehod ve vaší působnosti bylo odstraněno v uplynulém roce?

Organizace / odpověď	Odpověď
Jihočeský kraj	0
Královéhradecký kraj	7
Kraj Vysočina	5
Hlavní město Praha	2

Uváděné „jednociferné“ počty svědčí o naprosto nedostatečném užívání nástroje „sanace nehodových lokalit“ v praxi. Reálných nehodových lokalit jsou stovky až tisíce a při kvalitním provedení analýzy nehodovosti jsou často odstranitelné i tzv. nízkonákladovými opatřeními (low cost measures). Tento (v zahraničí standardní) nástroj péče o bezpečnou infrastrukturu zatím v ČR zůstává nevyužit.

Na základě odpovědí 3 krajů nebyla za poslední tři roky vytvořena podrobná analýza nehodových dat včetně kolizních diagramů. Z odpovědí vyplývá nevyužívání kolizních diagramů k analýze nehodových lokalit. Jde o varující zjištění vzhledem k tomu, že se jedná o nástroj jednoduchý, který může velmi usnadnit pochopení podstaty nehodovosti (objevit faktory usnadňující vznik nehod) a zlevnit sanaci.

Pouze v Královéhradeckém kraji bylo v 7 případech použito pro řešení dostatečné množství dopravně inženýrských dat (odpovídaly 3 kraje).

V žádném ze tří krajů, které odpověděly, nebyla zjišťována předpokládaná návratnost vložených prostředky pro zvolené řešení. Situace, kdy při sanaci nehodových lokalit není uvažováno s návratností vložených prostředků, je varující. Není tak dokumentována a popularizována konkrétní účinnost nástroje prokazatelně užitečného (ekonomická efektivita sanace nehodových lokalit je obecně velmi vysoká). Provádění ekonomického hodnocení přitom nic nebrání – metody hodnocení jsou známé a existuje i každoročně aktualizovaná metodika oceňování následků dopravní nehodovosti.

Tabulka F 1.2 - 5 Existuje na úrovni MV nějaký pokyn k závaznému poskytování dat a souvisejících informací pro dostatečně podrobnou analýzu míst častých dopravních nehod ?

Organizace / odpověď	Odpověď
Ministerstvo vnitra	ano

Tabulka F 1.2 - 6 Jsou tato data na úrovni jednotlivých okresů rutinně poskytována ?

Organizace / odpověď	Odpověď
Ministerstvo vnitra	ano

Přes pokrok v dostupnosti nehodových dat od policejních orgánů stále přetrvávají problémy s poskytováním protokolů jednotlivých dopravních nehod nutných k provedení analýzy nehodové lokality pomocí kolizních diagramů. Důvodem je ochrana osobních dat účastníků nehod.

F 2 Kontrolování dodržování stanovených podmínek při silničních stavbách, zejména s ohledem na bezpečnost silničního provozu

F 2.1 Zadávání bezpečnostního auditu na cíleně vybraných úsecích pozemních komunikací

V roce 2008 nebyla na MD vyvinuta žádná nová metodická podpora pro realizaci těchto opatření. Dle odboru infrastruktury MD se při přípravě staveb postupuje podle platných ČSN a technických podmínek. Provádění bezpečnostního auditu je dle odboru považováno za zásadní opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Proto v roce 2009 na základě instrukcí odboru přistoupí ŘSD ČR k provedení bezpečnostních auditů na stávající síti silnic

I.třídy. Provádění bezpečnostních auditů na připravovaných dopravních projektech je samozřejmostí. ŘSD je plně obeznámeno s metodikou provádění bezpečnostních auditů a má k dispozici vyškolené pracovníky, kteří absolvovali v plném rozsahu školení o bezpečnostním auditu a jsou oprávněni provádět bezpečnostní audity na pozemních komunikacích. Celkovou metodiku auditu na pozemních komunikacích včetně jejího provádění zastřešuje Centrum dopravního výzkumu, v.v.i..

F 2.2 Provádění bezpečnostního auditu u všech připravovaných dopravních projektů

V roce 2008 nebyla na MD vyvinuta žádná nová metodická podpora pro realizaci opatření bezpečnostního auditu, z důvodu existence „Metodiky provádění bezpečnostního auditu pozemních komunikací“ vytvořeného CDV v roce 2006, která obsahuje zásady doporučeného postupu provádění bezpečnostního auditu.

Přehled auditovaných projektů je uveden v následující tabulce. Celkem bylo tedy auditováno 19 projektů v celkové délce cca 110 km.

Tabulka F 1.2 - 7 Počet auditovaných projektů v krajích

Kraj	Počet projektů	Délka auditovaných staveb (km)				
		I. třídy	II. třídy	III. třídy	dálničních o typu	sledované kom.
Jihočeský kraj	2	2	-	-	-	-
Plzeňský kraj	5	3	2	-	-	-
Liberecký kraj	2	2	-	-	-	-
Královehradecký kraj	3	22	-	-	-	-
Pardubický kraj	0	0	-	-	-	-
Kraj Vysočina	1	-	-	-	-	-
Jihomoravský kraj	6	-	14	36	-	-
Zlínský kraj	1	-	2,3	-	-	-
Hlavní město Praha	0	-	-	-	-	-
Celkem	19	63	28	18	-	0,5

F 2.3 Postupné bezpečnostní posouzení nehodových úseků komunikací

Tabulka F 2.3 - 8 Byla v minulém roce vyvinuta nějaká metodická podpora pro realizaci opatření?

Organizace / odpověď	Odpověď
MD – odbor infrastruktury	ne
MD – odbor pozemních komunikací	ne
MD – odbor silniční dopravy	ne
MD – odbor veřejné dopravy	ne
MD - oddělení speciálních analýz	ne

Tabulka F 2.3 - 2 Pokud ano, specifikujte

Organizace / odpověď	Odpověď
MD – odbor infrastruktury	Viz F 1.1 a F2.1

Tabulka F 2.3 - 9 Celková délka

	Počet projektů	Délka posuzovaných nehodových úseků (km)			
		I. třídy	II. třídy	III. třídy	sledované kom.
Liberecký kraj	-	320	486	1 450	25
Jihomoravský kraj	-	-	9	14	-
Plzeňský kraj	-	4	-	-	-
Středočeský kraj	-	0	0	0	-
Královéhradecký kraj	-	46	-	-	-
Pardubický kraj	-	64	36	-	-
Zlínský kraj	-	5	-	3	-
Jihočeský kraj	-	0	0	0	0

F 2.4 V případě novely zákona 104/2000 Sb. o SFDI zpracovat podporu projektů v oblasti BESIP zaměřených na úpravu dopravního prostoru

V roce 2008 nebyla na MD zpracována do zákona žádná finanční podpora projektů zaměřených na bezpečnost silničního prostoru.

F 2.5 Iniciovat postupné rušení reklamních zařízení v ochranných pásmech všech typů komunikací

V roce 2008 vyvinul metodickou podporu pro realizaci opatření odbor pozemních komunikací MD a MD - BESIP. V případě odboru pozemních komunikací MD se jednalo o Pokyn Ministerstva vnitra, Odboru bezpečnostní politiky v parametrech silniční sítě, při vyjádření MV, OBP, jako dotčeného orgánu státní správy. Tento pokyn sjednocuje kritéria, na základě kterých se MV, OBP vyjadřuje k jednotlivým žádostem žadatelů o zřízení a provozování reklamních zařízení. MD - BESIP podal podněty pro změny v zákoně, které byly zahrnuty také do Revize a aktualizace NSBSP na roky 2008 – 2010 (2012).

V následující tabulce je uveden přehled zrušených a nově vzniklých reklamních zařízení.

Tabulka F 2.5 - 10 Přehled reklamních zařízení

Kraj / reklamní zařízení	Zrušené “černá stavba“	Zrušené mimo “černé stavby“	Nově vzniklé
Středočeský kraj	0	0	0
Jihočeský kraj	191	10	2
Plzeňský kraj	0	0	0
Ústecký kraj	8	13	14
Liberecký kraj	25	10	2
Královéhradecký kraj	18	0	0
Pardubický kraj	7	15	4
Kraj Vysočina	8	-	-
Jihomoravský kraj	0	53	0
Olomoucký kraj	-	-	18
Zlínský kraj	31	2	12
Moravskoslezský kraj	1	-	10
Hlavní město Praha	min 40	min 50	cca 1 000
MD – odbor pozemních komunikací	0	4	22

G Zlepšení opatření bezprostředně po nehodě

G 1 Zkvalitnění výuky chování při nehodě a poskytování první pomoci

G 1.1 Informování veřejnosti prostřednictvím sdělovacích prostředků o nutnosti a způsobech poskytování první pomoci

Pouze ministerstvo zdravotnictví zpracovalo a vydalo v roce 2008 informační materiál pro zvýšení ochrany dětí určený pro rodiče dětí. Jednalo se o informační materiál „Právě Ty můžeš zachránit lidský život, pomáhat“. Tento materiál měl 2 strany, byl vydán v 20 000 ks výtiscích a byl distribuován prostřednictvím NIDM, NIDV, MŠMT.

Tabulka G 1.1 - 1 Byl zpracován a vydán v uplynulém roce nějaký informační materiál pro zvýšení ochrany dětí určený pro rodiče dětí?

Typ organizace / odpověď	Kladná odpověď	Záporná odpověď	Celkový počet obdržených odpovědí
Ministerstvo zdravotnictví	1	0	1
MD – odbor infrastruktury	0	1	1
MD – odbor veřejné dopravy	0	1	1
MD – oddělení speciálních analýz	0	1	1
MD - BESIP	0	1	1

G 1.2 Zdůraznění výuky první pomoci na základních školách v rámci pokynu MŠMT k začlenění tematiky ochrany člověka za mimořádných okolností do vzdělávacích programů

MŠMT se podílí na činnosti meziresortní pracovní skupiny k realizaci opatření plynoucích z Koncepce ochrany obyvatelstva. Ochrana člověka za mimořádných situací a potažmo výuka základů první pomoci je zohledněna v RVP pro jednotlivé typy a druhy škol.

Ministerstvo zdravotnictví vyvinulo aktivity pro zdůraznění výuky první pomoci na základních školách prostřednictvím Státního zdravotního ústavu v Praze, který byl koordinačním pracovištěm Škola doporučující zdraví. V programu se naplňuje prevence úrazovosti dětí. V programu se naplňuje prevence dopravní úrazovosti dětí. Realizace je na úrovni ZŠ, kde je důraz kladen především na vlastní zodpovědnost.

G 1.3 Doplnění materiálů pro výuku 1. pomoci školám

MŠMT: Průběžně jsou udělovány schvalovací doložky učebnicím, které obsahují problematiku dopravní výchovy, první pomoci, ochrany člověka za mimořádných situací, odpovědnosti za své zdraví. Tyto učebnice musí splňovat podmínky dle zákona 561/2004 Sb. - Školský zákon.

Ministerstvo zdravotnictví vytvořilo webové stránky: Prevence úrazů na internetu, Neboj se pomáhat – nauč se zásady první pomoci (první pomoc při bezprostředním ohrožení života). Návod jak volat tísňovou linku 155, kdy musíš zahájit resuscitaci, postup při resuscitaci, vdechnutí cizího tělesa, jak postupovat při krvácení a úrazech.

G 1.4 Zkvalitnění praktické výuky chování po nehodě a poskytování první pomoci pro uchazeče o řidičské oprávnění

Výuku poskytování první pomoci uspořádal v rámci přípravy na dopravní soutěž mladých cyklistů MD - BESIP.

Tabulka G 1.4 - 2 Byly v uplynulém roce vyvinuty nějaké konkrétní aktivity pro zdůraznění výuky první pomoci na základních školách?

Typ organizace / odpověď	Kladná odpověď	Záporná odpověď	Celkový počet obdržených odpovědí
MD – odbor infrastruktury	0	1	1
MD – odbor veřejné dopravy	0	1	1
MD – oddělení speciálních analýz	0	1	1
MD - BESIP	1	0	1

Ministerstvo zdravotnictví vytvořilo Národní akční plán prevence dětských úrazů na léta 2007 – 2017. Dále se plní dlouhodobý program „Zdraví pro všechny v 21. století“.

G 1.5 Výchovné působení na všechny účastníky silničního provozu s cílem zkvalitnění chování po nehodě

V roce 2008 vyvinuly aktivity pro zkvalitnění chování účastníků silničního provozu po nehodě MV, MD - odbor vnějších vztahů a MD - BESIP.

Tabulka G 1.5 - 3 Byly v uplynulém roce vyvinuty nějaké konkrétní aktivity pro zkvalitnění chování účastníků silničního provozu po nehodě?

Typ organizace / odpověď	Kladná odpověď	Záporná odpověď	Celkový počet obdržených odpovědí
Ministerstvo vnitra	1	0	1
MD – odbor infrastruktury	0	1	1
MD – odbor provozu silničních vozidel	0	1	1
MD – odbor veřejné dopravy	0	1	1
MD – odbor vnějších vztahů	1	0	1
MD – oddělení speciálních analýz	0	1	1
MD - BESIP	1	0	1

Konkrétní specifikace aktivit je popsána níže.

Tabulka G 1.5 - 4 Specifikace aktivit

Typ organizace / odpověď	Specifikace
Ministerstvo vnitra	Např. při dopravně bezpečnostních akcích bylo distribuováno na 5.000 CD zaměřených na dopravní nehody (Praha), vydáno DVD o poskytování první pomoci + procvičení v praxi (Veletrh dopravní prevence), projekce DVD v rámci preventivních akcí PČR, distribuce kartičky "Co dělat při a po nehodě" (pro řidiče), Jízda pro život (ve spolupráci s BMW, 2.500 osob proškoleny), Nežij vteřinou (akce pro motorkáře spojená s ukázkami první pomoci, prevence dopravních nehod), Den s modrým majákem (simulace DN), webové stránky, INFOservis odboru prevence, v rámci besed a dopravní výchovy ve školách i při preventivních akcích, letáky zaměřené na první pomoc a chování při DN...
Ministerstvo zdravotnictví	Ministerstvo zdravotnictví zpracovalo návrh novely přílohy č.14 vyhlášky č.341/2002 Sb., které se stanoví množství zdravotnického materiálu v autolékárničkách pro poskytování první pomoci na místě události dopravní nehody nebo mimořádné události.
MD – odbor provozu silničních vozidel	Obecně je však nutno poukázat na změnu povinností účastníků dopravní nehody, ke které došlo novelou zákona č.361/2000 Sb., resp. zákonem č.140/1961 Sb, s účinností od 1.1.2009. Nová úprava upřednostňuje u dopravních nehod s méně závažnými následky (pouze nižšími hmotnými škodami na vozidlech, bez zranění účastníků) řešení nehody pouze zúčastněnými řidiči, a to společným sepsáním záznamu o dopravní nehodě a jeho předáním příslušnému pojistiteli. Tímto krokem by měla být snížena zátěž PČR při řešení dopravních nehod, což by mělo uvolnit její kapacity pro řešení závažnějších případů a prevenci.
MD – odbor vnějších vztahů	Jednalo se o výrobu, dodání a odvysílání v ČT "seriálu" zaměřeného na první pomoc. V současné době projekt ještě probíhá a nebyla ukončena jeho poslední etapa. Promítne se tedy zejména do roku 2009.
MD - BESIP	V rámci seriálu STOP na ČT1.

Na realizovaných aktivitách pro zkvalitnění chování účastníků silničního provozu po nehodě se podílely níže uvedené subjekty.

Tabulka G 1.5 - 5 Seznam autoškol a dalších subjektů podílejících se na řešení aktivit

Typ organizace / odpověď	Specifikace
Jihočeský kraj	Profiautoškola ÚAMK České Budějovice
Plzeňský kraj	Všechny autoškoly v rámci jednotlivých úřadů s rozšířenou působností
Zlínský kraj	(AŠ Kovářová, AŠ Kvapil, AŠ Zavadil) - Valašské Meziříčí (AŠ Dohnal, AŠ Trhlík, AŠ Darebníček, AŠ Šafařík) – Holešov
Ministerstvo obrany	VP - AŠ VP Praha, vojenští zkušební komisaři - v rámci školení řidičů AČR VP - AŠ VP Praha - v rámci školení a zdokonalovacích kurzů VP IDV AČR Vyškov - v rámci základních a zdokonalovacích kurzů řidičů AČR

G 2 Zlepšení dosažitelnosti místa dopravní nehody subjekty Integrovaného záchranného systému

G 2.1 Vytvoření a zavedení systému pro rychlou a přesnou identifikaci místa nehodové události nezávisle na staničení a místních podmínkách

Pro vytvoření systému pro rychlou identifikaci míst nehod nezávisle na staničení a místních podmínkách byly vyvinuty aktivity MV a dvěma odbory MD (odbor pozemních komunikací a odbor družicových systémů).

Tabulka G 2.1 - 6 Byly v uplynulém roce vyvinuty nějaké konkrétní aktivity pro přijetí rutinního fungování systému pro rychlou a přesnou identifikaci místa nehodové události nezávisle na staničení a místních podmínkách ?

Typ organizace / odpověď	Kladná odpověď	Záporná odpověď	Celkový počet obdržených odpovědí
Ministerstvo vnitra	1	0	1
Odbory ministerstva dopravy	2	3	5
Kraje	0	10	10

Tabulka G 2.1 - 7 Specifikace aktivit pro vytvoření systému pro rychlou identifikaci míst nehod

Typ organizace / odpověď	Specifikace
Ministerstvo vnitra	Ve spolupráci s Centrem dopravního výzkumu Brno byla vytvořena vektorová nehodová mapa, která je ve formě webové aplikace umístěna na internetu (http://www.policie.cz/clanek/dopravni-nehody-v-mape-cr.aspx). Tato aplikace umožňuje znázornit místo dopravní nehody lokalizované pomocí GPS, popis nehody, a využít tato data pro hloubkovou analýzu příčin dopravních nehod a následné přizpůsobení systému opatření a řízení práce služby dopravní policie.
MD – odbor pozemních komunikací	MD vydalo souhlas s průběžnými instalacemi "staničení" na pravé straně dálnic v rámci oprav a údržby v kvalitnějším provedení (vyšší třída retroreflexní folie). V závěru r. 2008 byla tato úprava provedena cca na 2/3 dáln. sítě.
MD – odbor družicových systémů	Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Hasičským záchranným sborem pokračovalo na postupném zavedení celoevropského systému automatických tísňových volání tzv. eCall. Dne 16.12.2008 publikovala Evropská komise konečné znění Akčního plánu zavádění inteligentních dopravních systémů v Evropě ve formě Sdělení Komise. Mezi šesti prioritními oblastmi Akčního plánu je oblast "Bezpečnost silničního provozu a bezpečí v dopravě", pro kterou je stanovena specifická akce podporující harmonizované zavedení celoevropského systému e-Call s termínem v roce 2009.

I Zvýšení respektu účastníků silničního provozu k dodržování právní úpravy

I 1 Zvýšení účinnosti právní úpravy

I 1.1 Zavedení pořádkové pokuty za nerespektování výzvy policie dostavit se v určenou dobu k projednání skutku, v němž je spatřován přestupek, novelou zákona č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Jeden z pěti odborů MD zavedl pořádkovou pokutu.

Tabulka I 1.1 - 1 Pořádková pokuta zavedena?

Typ organizace / odpověď	Kladná odpověď	Záporná odpověď	Celkový počet obdržených odpovědí
MD – odbor infrastruktury	0	1	1
MD – odbor legislativy	0	1	1
MD – odbor veřejné dopravy	0	1	1
MD – oddělení speciálních analýz	0	1	1

I 1.2 Zavedení oprávnění Policie ČR zadržet řidičský průkaz na místě v případech stanovených novelou zákona č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Opatření je ošetřeno novelou zákona č.361/2000 Sb.

I 1.3 Zvýšení sankcí za porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích novelizací ustanovení § 22 zákona č.200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, ve smyslu stanovení jak nejnižší, tak i nejvyšší možné pokuty za vybrané přestupky proti pravidlům provozu na pozemních komunikacích

Opatření je realizováno. Sankce za porušení pravidel provozu jsou obsaženy v § 22 zákona č.200/1990 Sb. v rozmezí pevně stanovených hranic.

I 1.4 Zavedení pořádkové pokuty za nerespektování výzvy policie dostavit se v určenou dobu k projednání skutku, v němž je spatřován přestupek, novelou zákona č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů

Opatření již není relevantní – přestupkové řízení je v kompetenci pověřených obcí.

I 1.5 Zavedení trestního postihu řízení motorového vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost, které si řidič přivodil vlivem návykové látky

Řízení vozidla ve stavu vylučujícím způsobilost může být postiženo jako trestný čin podle zákona 361/2000 Sb., resp. podle § 201 zákona č.140/191 Sb., trestní zákon Totéž jednání může být podle § 22 odst. 1 písm. c) zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, považováno za přestupek.

I 2 Zintenzivnění dohledu nad dodržováním právní úpravy

I 2.1 Zabezpečení systematického dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích s důrazem na místa častých dopravních nehod, čas, kdy nejčastěji dochází k dopravním nehodám a na technický stav vozidel

Počet osobohodin systematického dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích:

Ministerstvo vnitra 1 975 554

Počet dokumentovaných přestupků: 941 181

I 2.2 Zabezpečení účinného státního odborného dozoru nad stanicemi technické kontroly

Jeden ze čtyř odborů MD vyvinul v roce 2008 metodickou podporu pro realizaci opatření.

Tabulka I 2.2 – 2 Počet stanic technické kontroly, kontrolovaných v roce 2008 ve vlastní působnosti

Typ organizace / odpověď	Kladná odpověď	Záporná odpověď	Celkový počet obdržných odpovědí
MD – odbor infrastruktury	0	1	1
MD – odbor silniční dopravy	1	0	1
MD – odbor provozu silničních vozidel	1	0	1
MD – odbor veřejné dopravy	0	1	1
MD – oddělení speciálních analýz	0	1	1

Tabulka I 2.2 – 3 Pokud ano, specifikujte

Kraj	Počet
MD – odbor provozu silničních vozidel	Byl vyvinut a spuštěn centralizovaný informační systém stanic STK, a to pro celou síť STK na území ČR. Tento systém umožňuje zvýšený dohled nad činností STK za pomoci online sledování a následného vyhodnocování protokolů o jednotlivých technických prohlídkách vozidel.

Tabulka I 2.2 – 4 Kolik stanic technické kontroly ve vaší působnosti bylo v uplynulém roce kontrolováno?

Kraj	Počet
Liberecký kraj	10
Jihomoravský kraj	8
Moravskoslezský kraj	20
Pardubický kraj	3
Plzeňský kraj	7
Středočeský kraj	8
Olomoucký kraj	11
Karlovarský kraj	2
Královéhradecký kraj	20
Ústecký kraj	13
Hlavní město Praha	8
Jihočeský kraj	7
Zlínský kraj	8
Kraj Vysočina	6
Celkem	131

Tabulka I 2.2 – 5 Počet zjištěných přestupků s rozdělením dle četnosti

Kraj	Počet
Jihočeský kraj	Závažnější závady nezjištěny
Plzeňský kraj	Zjištěno: neprovádění všech kontrolních úkonů (1.kontrola), chybějící výpisy RT (2.kontrola)
Karlovarský kraj	Závažnější závady nezjištěny
Ústecký kraj	Závažnější závady nezjištěny
Královéhradecký kraj	Závažnější závady nezjištěny
Pardubický kraj	1. kontrola – shledala porušení § 54 odst. 6 zákona č.56/2001 Sb. a jeho prováděcího ust. § 11 odst. 5 příl. č.9, bod 3 písm. a) vyhl. č.302/2001 Sb. 2. kontrola – porušeno ust. § 48 odst. 4 zákona č.56/2001 Sb. a ustanovení § 8 odst. 2 a ust. § 9 odst. 4
Liberecký kraj	10 správních deliktů - uloženy pokuty, vše nesprávný způsob provádění a hodnocení technické prohlídky
Jihomoravský kraj	Běžné přestupky nedodržení kompletního provedení úkonů technických prohlídek
Moravskoslezský kraj	Zjištěná pochybení STK nemají charakter přestupků
Olomoucký kraj	Nebyly zjištěny žádné závažnější závady
Ústecký kraj	Závažnější závady nezjištěny
Hlavní město Praha	Nejčastěji se opakující závadou bylo nedodržování technologického postupu při provádění technické prohlídky t.zn., že na jednotlivých stanovištích nebyly vždy provedeny všechny předepsané úkony.
Zlínský kraj	Závažnější závady nezjištěny
MD – odbor provozu silničních vozidel	V současné době je připravován metodický postup pro kontrolní a vyhodnocovací činnost.

I 2.3 Zabezpečení účinného státního odborného dozoru nad autoškolami a zkušebními komisaři

Jeden ze čtyř odborů MD vyvinul v roce 2008 metodickou podporu pro realizaci opatření.

Tabulka I 2.3 - 6 Byla v minulém roce vyvinuta nějaká metodická podpora pro realizaci opatření ?

Typ organizace / odpověď	Kladná odpověď	Záporná odpověď	Celkový počet obdržených odpovědí
MD – odbor infrastruktury	0	1	1
MD – odbor silniční dopravy	0	1	1
MD – odbor veřejné dopravy	0	1	1
MD – oddělení speciálních analýz	0	1	1

Tabulka I 2.3 - 7 Počet autoškol a zkušebních komisařů, kteří byli v roce 2008 ve vlastní působnosti kontrolováni

Kraj	Počet
Moravskoslezský kraj	9
Plzeňský kraj	23
Středočeský kraj	15
Olomoucký kraj	20
Karlovarský kraj	6
Jihočeský kraj	5
Zlínský kraj	52
Ústecký kraj	1
Liberecký kraj	7
Královéhradecký kraj	14
Pardubický kraj	0
Kraj Vysočina	1
Hlavní město Praha	27
celkem	184

Jsou zřejmé velké až varující disproporce v dozoru nad výukou a výcvikem v autoškolách a činností zkušebních komisařů při provádění zkoušky z odborné způsobilosti. Některé kraje kontrolu neprovádějí resp. nevykazují vůbec, některé jen symbolicky. Nejdůsledněji působí Zlínský kraj s počtem kontrol 52.

Tabulka I 2.3 - 8 Počet zjištěných přestupků s rozdělením dle četnosti.

Kraj	Počet
Jihočeský kraj	Závažnější nedostatky nebyly zjištěny
Plzeňský kraj	Ve čtyřech případech zjištěno: nedodržování podmínek stanovených zákonem č.247/2000 Sb. a vyhláškou č.167/2002 Sb.
Karlovarský kraj	Závažnější nedostatky nebyly zjištěny
Ústecký kraj	Závažnější nedostatky nebyly zjištěny
Liberecký kraj	V jednom případě: správní delikt, provádění školení odborné způsobilosti řidičů bez udělené akreditace – uložena pokuta.
Královéhradecký kraj	Závažnější nedostatky nebyly zjištěny
Kraj Vysočina	Nebyly zjištěny žádné přestupky
Zlínský kraj	8× uloženo nápravné opatření
Olomoucký kraj	Zkušební komisaři nebyli kontrolováni
Moravskoslezský kraj	Zjištěná pochybení autoškol či zkušebních komisařů nemají charakter přestupků
Hlavní město Praha	1 x zjištěno porušení učební osnovy 26 x zjištěny administrativně-formální chyby, které neměly vliv na způsob ani kvalitu výuky a výcviku

I 2.4 Zabezpečení účinného státního odborného dozoru nad profesionálními dopravci.

Tabulka I 2.4 – 9 Byla v minulém roce vyvinuta nějaká metodická podpora pro realizaci opatření ?

Typ organizace / odpověď	Kladná odpověď	Záporná odpověď	Celkový počet obdržených odpovědí
MD – odbor infrastruktury	0	1	1
MD – odbor veřejné dopravy	0	1	1
MD – oddělení speciálních analýz	0	1	1

Tabulka I 2.4 – 10 Počet hodin státního odborného dozoru nad profesionálními dopravci:

Kraj	Počet hodin
Středočeský kraj	319 kontrol u dopravce, 67 kontrol na silnici
Jihočeský kraj	600 h
Plzeňský kraj	805 h
Karlovarský kraj	430 h
Ústecký kraj	2 000 h
Liberecký kraj	Kontroly realizovány pracovníky odboru dopravy formou kontrol dopravců ve firmě a formou silničních kontrol dle stanoveného plánu kontrol a v souladu s právními předpisy Evropské unie – v roce 2008 bylo provedeno 291 kontrol, při kterých bylo zkontrolováno 856 vozidel. Za porušení zákona uloženy ve správním řízení sankce v celkové výši přes 1 300 000 Kč.
Královéhradecký kraj	480 h na silnicích 720 h u dopravců
Pardubický kraj	3 200 h
Kraj Vysočina	99 kontrol, kontrolováno 491 vozidel
Jihomoravský kraj	886 h SOD
Zlínský kraj	Silniční kontrola: 816 h (68 hod./měsíc, 3,4 h/den v týdnu) U dopravců: 377 h (31,4 h/měsíc, 1,57 h/týden)
Olomoucký kraj	900 h
Moravskoslezský kraj	562 h

Tabulka I 2.4 - 11 Počet dokumentovaných přestupků

Kraj	Počet
Středočeský kraj	Respondent uvádí, že přestupky nejsou v kompetenci kraje
Jihočeský kraj	4 001 správních deliktů
Plzeňský kraj	110 správních deliktů
Karlovarský kraj	125 správních deliktů
Liberecký kraj	Počet zjištěných porušení ustanovení zákona č.111/1994 Sb., o silniční dopravě v platném znění: - v provozovně dopravce 84, - při silniční kontrole 32. Ostatní zjištěná porušení zákona o SOD k dalšímu řešení, byla na krajský úřad postoupena Policií ČR a Celním úřadem.
Královéhradecký kraj	120 správních deliktů
Pardubický kraj	720 správních deliktů
Kraj Vysočina	270 správních deliktů
Jihomoravský kraj	658 řešených správních deliktů
Zlínský kraj	Silniční kontroly: 45 (3,75 h/měsíc, 0,1875 h/ týden) ze SOD u dopravců: 6 (0,5 h/měsíc, 0,025 h/týden)
Olomoucký kraj	425 správních deliktů
Moravskoslezský kraj	V případě zjištěných pochybení dopravců se nejedná o přestupky, ale jiné správní delikty podle zákona č.111/1994 Sb., těchto bylo v roce 2008 v rámci státního odborného dozoru zjištěno 47.

I 3 Dokončení harmonizace právní úpravy ČR s EU, její průběžná novelizace

I 3.1 Zavedení povinného používání dětských zadržných systémů na všech pozemních komunikacích novelou zákona č.361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů (implementace směrnice Rady č.91/671/EHS)

Je realizováno, užívání dětských zadržných systémů na všech typech pozemních komunikací je povinné (viz novela zákona č.361/2000 Sb.).

I 4 OPATŘENÍ I 4: Zvýšení účinnosti práce Policie ČR a správních úřadů

I 4.1 Zařadit vývoj dopravní nehodovosti v daném regionu jako jedno ze stěžejních kritérií úspěšnosti policejní práce v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Tabulka I 4.1 - 12 Je vývoj dopravní nehodovosti v daném regionu jedno z kritérií úspěšnosti policejní práce v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu?

Typ organizace	Odpověď
Ministerstvo vnitra	Ano

Tabulka I 4.1 - 13 Existuje pravidelné vyhodnocování kontroly dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích policisty?

Typ organizace	Odpověď
Ministerstvo vnitra	Ano

Tabulka I 4.1 - 14 Existuje pravidelná kontrola postupu Policie ČR, obecní a městské policie a správních úřadů při postihu přestupků v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu?

Typ organizace	Kladná odpověď	Záporná odpověď	Celkový počet obdržených odpovědí
Kraje	4	5	9
Ministerstva	1	0	1

Odbory Ministerstva dopravy	0	4	4
-----------------------------	---	---	---

Vzhledem k nepříliš jasně formulovanému zadání nebyly zřejmě v tomto bodě dány skutečné podklady o kontrolách, které provádějí odbory MD a krajské úřady.

Např. MD - odbor provozu silničních vozidel se účastní každý rok kontrol na krajských úřadech, zaměřených nejen na projednávání přestupků proti bezpečnosti a plynulosti provozu, ale i na výkon dalších správních činností, jako např. řízení, týkající se udělování a odnímaní řidičských oprávnění.

Nemožnost kontroly Policie ČR ze strany MD je sice legislativně pochopitelná (jde o jiný resort), ale při naplňování cílů Strategie je koordinaci práce obou resortů velice potřebná.

Tabulka I 4.1 - 15 Pokud ano, počet zjištěných přestupků:

Typ organizace	Odpověď
Jihočeský kraj	519
Plzeňský kraj	Ne
Liberecký kraj	0
Olomoucký kraj	Kontrola je zaměřena na dodržování správního řádu a přestupkového zákona, počet přestupků se nezjišťuje

Jsou patrné obrovské disproporce mezi kraji (viz tabulky 15 a 16), a to jak v počtu přestupků zjištěných, tak i dokumentovaných. Odpověď Olomouckého kraje (nezjišťování počtu přestupků při kontrolách) je poněkud překvapující.

Tabulka I 4.1 - 16 Počet dokumentovaných přestupků

Typ organizace	Odpověď
Jihočeský kraj	519
Liberecký kraj	0

I 4.2 Důsledné provádění kontroly dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích policisty. Pravidelné vyhodnocování účinnosti kontroly

Je prováděno.

I 4.3 Důsledné provádění kontroly postupu Policie ČR, obecní a městské policie a správních úřadů při postihu přestupků v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Pravidelné vyhodnocování účinnosti kontroly

Je prováděno.

I 4.4 Zvýšení vymahatelnosti uložených sankcí ve správním řízení a na místě nevybraných blokových pokut a zkrácení doby od zjištění přestupku až do vymožení uložené sankce

Tabulka I 4.4 - 17 Procento vymožených sankcí ve správním řízení ze sankcí vymáhaných?

Typ organizace	Kladná odpověď	Záporná odpověď	Celkový počet obdržených odpovědí
Kraje	3	3	6
Ministerstva	1	0	1

Tabulka I 4.4 - 18 Pokud ano, počet zjištěných přestupků:

Typ organizace	Odpověď
Jihočeský kraj	1 117
Plzeňský kraj	10 500
Zlínský kraj	6 790
Ministerstvo financí	V roce 2008 obdržela CS ČR od PČR 432 649 pokut nezaplacených na místě a z toho bylo ještě v roce 2008 vyřízeno 259 012 případů. Je nezbytné vzít v potaz, že počet vyřízených případů za rok 2008 bude dále narůstat a výsledek pro rok 2008 by byl relevantní v roce 2010 - 2011, kdy již budou zřejmé dlouhodobě nevyřízené pohledávky

I 4.5 Zavedení společných týmů Policie ČR a správních úřadů pro rychlé řešení zjištěných přestupků

Tabulka I 4.5 - 19 Zavedení společných týmů

Typ organizace	Kladná odpověď	Záporná odpověď	Celkový počet obdržených odpovědí
Kraje	2	1	3
Ministerstva	0	1	1
Odbory Ministerstva dopravy	0	4	4

Tabulka I 4.5 - 20 Pokud ano, počet týmů.

Typ organizace	Odpověď
Jihočeský kraj	1
Karlovarský kraj	1

I 4.6 Průběžné informování veřejnosti o aktivitách policie vedoucích ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a propagace činnosti policie

Tabulka I 4.6 - 21 Průběžné informování veřejnosti

Typ organizace	Kladná odpověď	Záporná odpověď	Celkový počet obdržených odpovědí
Kraje	3	2	5
Ministerstva	1	0	1
Odbory Ministerstva dopravy	0	3	3

Tabulka I 4.6 - 22 Pokud ano, způsoby informování, četnost

Typ organizace	Odpověď
Jihočeský kraj	Všechny OŘP v kraji - regionální tisk, regionální televizní vysílání (průběžně několikrát za rok).
Zlínský kraj	Měsíčník města Zlín
Hlavní město Praha	Tiskové konference a zprávy několikrát ročně.
Ministerstvo vnitra	Webové stránky MV a Policie ČR, tiskové konference, informační bulletiny, statistické přehledy, poskytování informací do TV, rozhlasu, tisku, a to jak na celostátní, tak na regionální úrovni. V rámci činnosti preventivně informačních center Policie ČR, odborné časopisy, besedy s občany, dopravní výchova ve školách, domech seniorů apod. Preventivně zaměřené aktivity MV a Policie ČR, prostřednictvím Školního informačního kanálu, Centra dopravní prevence v Muzeu Policie ČR.

J Koordinování všech činností

J 1 Metodické řízení veřejné správy v rámci BESIP

J 1.1 Koordinace a podpora činností koordinačních orgánů BESIP

V rámci činnosti Rady vlády ČR zajišťovalo odd. MD - BESIP aktivity pro koordinaci a podporu činností orgánů zabývajících se bezpečností silničního provozu.

Tabulka J 1.1 - 1 Byla v minulém roce vyvinuta nějaká metodická podpora pro realizaci opatření ?

Typ organizace / odpověď	Kladná odpověď	Záporná odpověď	Celkový počet obdržených odpovědí
MD – odbor infrastruktury	0	1	1
MD – odbor silniční dopravy	0	1	1
MD – odbor veřejné dopravy	0	1	1
MD – oddělení speciálních analýz	0	1	1
MD - BESIP	1	0	1

V deseti (z 12 dotázaných) krajích existuje koordinační orgán, 7 těchto koordinačních orgánů rozhoduje o finanční podpoře. Dotázaná ministerstva a odbory MD nemají koordinační orgán, pouze MD - BESIP zajišťuje činnost Rady vlády ČR, ale tento orgán nerozhodující o finanční podpoře.

Tabulka J 1.1 – 2 Existence koordinačního orgánu, rozhodování koordinačního orgánu o finanční podpoře

Typ organizace / otázka	Existence koordinačního orgánu			Rozhodování koordinačního orgánu o finanční podpoře		
	Kladná odpověď	Záporná odpověď	Celkový počet obdržených odpovědí	Kladná odpověď	Záporná odpověď	Celkový počet obdržených odpovědí
Kraje	10	2	12	7	2	9
Ministerstva	0	0	0	0	0	3
Odbory Ministerstva dopravy	0	4	4	0	4	4
MD -BESIP	1	0	1	0	1	1

V následujících třech tabulkách jsou uvedeny pravomoce koordinačního orgánu, jeho aktivní členové a kontrola tohoto orgánu.

Tabulka J 1.1 - 3 Pravomoci koordinačního orgánu

Organizace	Pravomoci
Jihočeský kraj	Návrhy výše podpory BESIP v rámci Jihočeského kraje
Plzeňský kraj	Metod. pomoc obcím, činnost BESIP v kraji
Ústecký kraj	Doporučující
Liberecký kraj	Řídící výbor BESIP LK - složen z odborníků z různých oblastí BESIP, připomínkuje vyhodnocování a aktualizaci dokumentu Koncepce BESIP v LK a Ročního plánu BESIP v LK
Jihomoravský kraj	Podává návrhy pro rozhodování zastupitelstva Jihomoravského kraje
Olomoucký kraj	Navrhuje výši finančních prostředků na činnosti BESIP a schvaluje jejich použití.
Hlavní město Praha	Konzultační pro odbor dopravy MHMP
MD – BESIP	Poradní, doporučovací a metodické

Tabulka J 1.1 - 4 Vymenujte jeho aktivní členy v uplynulém roce:

Organizace	Aktivní členové
Středočeský kraj	Odbor dopravy
Jihočeský kraj	Aktiv BESIP v J. Hradci (zástupci ODSH a OŠMT, MP, PČR DI JH, DDH JH, Automotoklub JH, OS ČK JH) Krajský aktiv BESIP (Mgr. František Špale - krajský koordinátor BESIP, Mgr. Luboš Rákosník - pracovník KÚ/ODSH, Bc. Michal Šubrt - pracovník KÚ/ODSH)
Plzeňský kraj	Pracovníci ODSH, pracovník reg. prac., PČR, MP, AQŠ, ČČK.
Ústecký kraj	Komise pro dopravu Rady Ústeckého kraje
Pardubický kraj	Alena Ďurišová, Oldřich Čížek + vedoucí a zřizovatelé dopravních hřišť
Jihomoravský kraj	- regionální pracoviště BESIP, navazuje na řešení celostátního programu - není zřízen konkrétní tým odborníků
Zlínský kraj	(Mgr. Pernický, Ing. Skácelová, Mgr. Zlámalová)
Olomoucký kraj	Ing. Kocourek, Ing. Charouz, Ing. Liberda, Ing. Nakládal, Mgr. Urbásek, M. Jurníček, Mgr. Tkáčová, Ing. Havelka, Ing. Novotný, Ing. Štukavec, Ing. Babnič, PhDr. Stružka
Hlavní město Praha	Policie ČR odbor dopravy MHMP Technická správa komunikací hl.m.Prahy Městská policie hl.m.Prahy o.s. Pražské matky Ministerstvo dopravy ČR
MD – BESIP	25 členů ze souvisejících rezortů a z nevládních organizací

Tabulka J 1.1 - 5 Jak je činnost tohoto orgánu měřena, případně kontrolována?

Organizace	Subjekt provádějící kontrolu
Jihočeský kraj	Krajský aktiv kontrolován 1. náměstkem hejtmána (radním pro dopravu) a vedoucím odboru dopravy.
Ústecký kraj	Radou Ústeckého kraje
Liberecký kraj	Pracovníci ODSH, pracovník reg. prac. BESIP, PČR, MP, AQŠ, ČČK.
Ústecký kraj	Radou Ústeckého kraje
Pardubický kraj	KrÚ Pardubického kraje, odborem dopravy, silničního hospodářství a investic
Jihomoravský kraj	samosprávou kraje
MD – BESIP	Vládou ČR

J 1.2 Podpora aktivit BESIP na regionální a místní úrovni

MV a MD - BESIP dokončily a distribuovaly materiály určené přímo pro regionální, nebo lokální práci v oblasti bezpečnosti silničního provozu ve vlastní působnosti.

Tabulka J 1.2 - 6 Dokončení materiálů určených přímo pro regionální, nebo lokální práci v oblasti bezpečnosti silničního provozu ve vlastní působnosti

Typ organizace / odpověď	Kladná odpověď	Záporná odpověď	Celkový počet obdržených odpovědí
Ministerstvo vnitra	1	0	1
Odbory Ministerstva dopravy	0	4	4
MD – BESIP	1	0	1

Výše a použití finančních prostředků pro aktivity jsou uvedeny v následujících dvou tabulkách.

Tabulka J 1.2 - 7 Vyčlenění finančních prostředků pro aktivity pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu na regionální případně lokální úrovni, buď přímo nebo formou grantových projektů v rámci vlastního resortu

Typ organizace / odpověď	Kladná odpověď	Záporná odpověď	Celkový počet obdržných odpovědí
Ministerstva	1	0	1
Odbory Ministerstva dopravy	0	3	3
MD – BESIP	1	0	1

Tabulka J 1.2 - 8 Výše a účel použitých finančních prostředků

Organizace	Odpověď
Ministerstvo vnitra	845.000 Kč z vnitroresortního programu MV v oblasti prevence kriminality na celkem 10 projektů (zaměřené na zádržné systémy, reflexní materiály, zakoupení motocyklového trenažéru, akce "Děti a dopravní nehody", Centrum dopravní prevence v Muzeu PČR ap.
MD – BESIP	Provádění prevence v oblasti bezp.siln.provozu a dopravní výchovy v jednotlivých krajích ČR BESIP Team - podpora prevence v regionech The Action Distribuce reflexních předmětů Distribuce letáků pro různé cílové skupiny (Motocyklisté, profesionální řidiči)

J 1.3 Úzká koordinace informačních, preventivních a represivních aktivit

V následujících dvou tabulkách je uveden výčet koordinovaných kampaní uskutečněných v roce 2008 a jejich časový, regionální rozsah a cílová skupina.

Tabulka J 1.3 - 9 Které kampaně, případně jiné aktivity byly v uplynulém roce koordinovány?

Organizace	Odpověď
Ministerstvo vnitra	preventivní akce a příprava revize a aktualizace Národní strategie BESIP pro roky 2008-2010 (2012)
MD - BESIP	The Action BESIP Team Domluvme se

Tabulka J 1.3 - 10 Uveďte prosím, časový rozsah, regionální rozsah, předpokládanou cílovou skupinu a očekávanou míru zasažení této cílové skupiny:

Organizace	Odpověď
Ministerstvo vnitra	Příklad preventivní aktivity: Dětský den s Českými drahami (retroreflexní materiály, zádržné systémy), 5 dní, Jihomoravský kraj, cílová skupina: děti a rodiče. Předpokládané zasažení cílové skupiny: 400 osob. Veletrh dopravní prevence; předpokládaná cílová skupina: studenti středních škol, pedagogové, předpokládané zasažení cílové skupiny: 500 osob, jeden den, Brno, Den dopravní výchovy (v rámci Evropského týdne mobility), aj.
MD – BESIP	Akce probíhaly celoročně a byly zacíleny na všechny účastníky silničního provozu po celé ČR. Očekávaná míra zasažení cílové skupiny je 50 %.

J 1.4 Vytváření místních plánů zvýšení bezpečnosti silničního provozu se zapojením široké veřejnosti

Pouze v šesti (z 12) krajích existuje plán zvýšení bezpečnosti silničního provozu se zapojením široké veřejnosti.

Tabulka J 1.4 - 11 Seznam opatření zahrnutých ve struktuře NSBSP, která jsou v tomto plánu zahrnuta

Organizace	Opatření
Plzeňský kraj	SOD, SD, kontrolní činnost, dopravní výchova.
Ústecký kraj	Pouze v rámci některých jednotlivých obcí
Liberecký kraj	opatření NSBSP jsou zahrnuta v Koncepci BESIP Libereckého kraje a rozpracována v rámci krajské úrovně
Kraj Vysočina	- opatření A1,A2,A3,B1,B2,B3,E1,F1,F2,I2,I4,J1,J3
Jihomoravský kraj	- dopravní výchova - preventivně bezpečnostní akce - materiální podpora, propagační materiály - školení aktivistů BESIP - apod.
Moravskoslezský kraj	Národní strategie byla kompletně převzata do vlastní strategie bezpečnosti silničního provozu v Moravsko-slezském kraji včetně investičních programů na rekonstrukce a modernizace silnic II. a III. Tříd

Tabulka J 1.4 - 12 Výše finančních prostředků vyčleněných na realizaci tohoto opatření

Organizace	Prostředky
Plzeňský kraj	1,1 mil. Kč
Liberecký kraj	jedná se o prostředky rozpočtu Libereckého kraje, prostředky evropských fondů
Olomoucký kraj	750 000 Kč
Moravskoslezský kraj	500 mil. Kč

Pouze pět ze sedmi krajů prováděly vyhodnocení plánu aktiv. Způsob a prostředky vyhodnocování jsou uvedeny v následující tabulce.

Tabulka J 1.4 - 13 Je nějakým způsobem vyhodnocována účinnost přijatých opatření?

Organizace	Prostředky
Plzeňský kraj	Ano, operativně při poradách a seminářích.
Liberecký kraj	Každoročně je vyhodnocováno plnění úkolů stanovených koncepcí BESIP. Toto vyhodnocení je předkládáno Radě Libereckého kraje a je podkladem k aktualizaci koncepce BESIP.
Jihomoravský kraj	- 930 000,- Kč na podporu činností BESIP v JMK - 970 000,- Kč na mobilní dopravní hřiště - 760 000,- Kč na podporu úprav DDH - 380 000,- Kč na podporu vybavení DDH
Olomoucký kraj	Na zasedání Krajské komise BESIP, za účasti zástupců městských úřadů je pololetně provedeno vyhodnocení plánu akcí.
Moravskoslezský kraj	Každoročně zastupitelstvem kraje v rámci vyhodnocení investičního programu Bílá kniha, nehodovost je jedním ze základních kritérií pro přípravu a realizaci staveb na silnicích II. a III. tříd.

J 1.5 Poskytování informací o osvědčených postupech a zkušenostech v oblasti bezpečnosti silničního provozu prostřednictvím webových stránek MD/zvláštní databanky.

Ministerstva dopravy, vnitra, zdravotnictví a školství průběžně poskytovala informace o osvědčených postupech a zkušenostech v oblasti bezpečnosti silničního provozu prostřednictvím webových stránek.

MD – BESIP věnoval aktualizaci a udržování webových stránek 300 osobohodin. Byly také vkládány nové příklady z oblasti působení MD.

J 2 Zvýšení účinnosti práce Rady vlády ČR pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a jejího sekretariátu

J 2.1 Ustanovení pracovních skupin složených z odborníků státní správy, nevládních organizací a občanských sdružení i privátního sektoru na konkrétní problémy bezpečnosti silničního provozu (novelizace právní úpravy, mladí a začínající řidiči, mediální působení atd.) v rámci Rady vlády České republiky pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích

MD – BESIP uvádí, že v rámci Rady vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu pracují od roku 2004 pracovní skupiny pro dopravní výchovu, mediální působení a řidiče profesionály.

J 3 Zajištění analytické a koncepční činnosti

J 3.1 Zajištění kontinuálního výzkumu a vývoje opatření pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu s prioritním zaměřením do následujících oblastí (klinická analýza nehod, bezpečnost provozu a uspořádání dopravního prostoru, koexistence člověk stroj, nové technologie pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu)

V zodpovědnosti Ministerstva dopravy tyto činnosti probíhají průběžně v následujících oblastech:

- klinická analýza nehod
- bezpečnost provozu a uspořádání dopravního prostoru
- koexistence člověk – stroj
- nové technologie pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu

J 3.2 Pololetní vyhodnocování plnění úkolů vyplývajících ze Strategie

Pololetní vyhodnocování se neprovádí, pouze roční, viz bod J 3.3.

J 3.3 Každoroční vyhodnocování plnění úkolů vyplývajících ze Strategie a případná aktualizace Strategie s podáním informace Vládě ČR

Každoroční hodnotící zprávu o plnění Strategie zpracovalo oddělení MD – BESIP. Dále byla v oddělení MD - BESIP zpracována Revize a aktualizace Strategie pro období 2008-2010 (2012), která byla schválena usnesením vlády č.1584 ze dne 16.12.2008.

Tabulka J 3.3 - 14 Existuje hodnotící zpráva s členěním dle jednotlivých opatření?

Typ organizace / odpověď	Kladná odpověď	Záporná odpověď	Celkový počet obdržených odpovědí
MD – odbor infrastruktury	0	1	1
MD – odbor veřejné dopravy	0	1	1
MD – oddělení speciálních analýz	0	1	1
MD – BESIP	1	0	1

J 3.4 Systematické vyhodnocování příčin nehodovosti v místech častých dopravních nehod nebo nehod se zvláště závažnými následky.

Na základě podpory MV poskytují všechny kraje ČR data o příčinách nehodovosti správcům komunikací, případně jim pověřeným odborným firmám.

V osmi z dvanácti dotázaných krajů probíhá systematické vyhodnocování míst častých dopravních nehod. Tři odbory MD odpověděly negativně.

Tabulka J 3.4 - 15 Probíhá na pozemních komunikacích ve vaší působnosti systematické vyhodnocování míst častých dopravních nehod?

Typ organizace / odpověď	Kladná odpověď	Záporná odpověď	Celkový počet obdržených odpovědí
Kraje	8	4	12
Ministerstva	0	0	0
Odbory ministerstva dopravy	0	3	3

Tabulka J 3.4 - 16 Druh vyhodnocování

Kraj	Odpověď
Plzeňský kraj	Četnosti analýz
Liberecký kraj	Podrobných analýz
Královéhradecký kraj	Četnosti analýz
Pardubický kraj	Podrobných analýz
Kraj Vysočina	četnosti nehod
Jihomoravský kraj	četnosti nehod
Moravskoslezský kraj	četnosti nehod
Hlavní město Praha	četnosti nehod

V následující tabulce je uveden počet eliminovaných míst častých dopravních nehod.

Tabulka J 3.4 - 17 Počet eliminovaných míst častých dopravních nehod v roce 2008

Kraj	Počet
Jihočeský kraj	0
Plzeňský kraj	4
Královéhradecký kraj	7
Pardubický kraj	2
Kraj Vysočina	5
Jihomoravský kraj	4
Zlínský kraj	4
celkem	26

J 3.5 Průběžné vyhodnocování účinnosti příslušné legislativy upravující podmínky provozu na pozemních komunikacích; dávat podněty k odstraňování legislativních či jiných bariér bránících zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích či efektivnímu výkonu činnosti policie na tomto úseku

Ministerstvo vnitra a věcné odbory MD průběžně vyhodnocovaly účinnost příslušné legislativy a na základě tohoto vyhodnocování jsou průběžně připravovány legislativní změny a popř.podklady pro novou právní úpravu. Dva kraje ČR daly konkrétní podněty k vyhodnocování účinnosti legislativy.

Tabulka J 3.5 - 18 Průběžné vyhodnocování účinnosti příslušné legislativy

Typ organizace/ odpověď	Kladná odpověď	Záporná odpověď	Celkový počet obdržených odpovědí
Ministerstvo vnitra	1	0	1
Odbory ministerstva dopravy	1	3	4

Tabulka J 3.5 - 19 Počet podnětů

Kraj	Počet
Středočeský kraj	0
Jihočeský kraj	7
Královéhradecký kraj	0
Pardubický kraj	2
MD – BESIP	1
Celkem	10

J 3.6 Systematicky vést statistiku nehodovosti, jejích následků a příčin

Ministerstvo vnitra systematicky vedlo statistiku nehodovosti. Ministerstvo vnitra poskytovalo tuto statistiku na svých webových stránkách (měsíčně, ročně) a vydalo přehledy nehodovosti v tištěné podobě (ročně). Oddělení MD - BESIP tyto statistiky přebíralo a dále analyzovalo a výsledky prezentovalo na webových stránkách MD ČR a na www.ibesip.cz.

Tabulka J 3.6 - 20 Existence statistiky GŘ PČR

Typ organizace/ odpověď	Kladná odpověď	Záporná odpověď	Celkový počet obdržených odpovědí
Ministerstva	1	0	1
Odbory ministerstva dopravy	1	3	4

J 4 Zvýšení intenzity zapojení dalších subjektů do systému prevence nehod na pozemních komunikacích

J 4.1 Podporování vybraných projektů ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu nestátních institucí formou grantů.

Výše finančních prostředků, které byly v uplynulém roce rozděleny na aktivity v oblasti zvyšování bezpečnosti silničního provozu pro nestátní instituce formou otevřených grantů MD je nulová.

J 4.2 Postupné rozšíření spoluúčasti na úhradě nákladů na léčení o případy, kdy dojde k porušení základních povinností účastníků silničního provozu

Na ministerstvech nebylo řešeno rozšíření spoluúčasti pacientů na úhradu nákladu léčení v případech, kdy došlo k porušení základních povinností účastníků silničního provozu.

J 4.3 Doporučení prosazování principů bezpečného chování v silničním provozu ve směru k tvůrcům mediálních pořadů.

MD – BESIP uvádí, že byly zaslány 2 dopisy na Radu pro rozhlasové a televizní vysílání s apelem na dodržování pravidel silničního provozu - např. TAXIK a s apelem na vysílání "necenzurovaných" spotů ke kampani „Nemyslíš-zaplatíš“ v TV.

Závěr

Proč se nedaří na 100% dosáhnout přepokládaných výsledků Strategie, lze nalézt v analýze odpovědí subjektů odpovědných za plnění opatření přijatých v této Strategii. Ukazuje se nízká úroveň pozornosti věnované snižování nehodovosti. Nízká míra zapojení odpovědných subjektů do plnění a implementace Strategie a současně i značná rozdílnost v rozsahu aktivit věnovaných jednotlivým problémovým oblastem Strategie se projevila tím, že mnoho subjektů vůbec neodpovědělo na plnění celé řady opatření a nástrojů. Například je to obzvláště patrné v opatření A 1.2 Osazování informačních automatických měřičů rychlosti, B 1.1 Srozumitelnost dopravního značení, B 2.2 Posouzení rozhledových polí železničních přejezdů a další. Kromě toho zřejmě nejsou reportovány skutečné stavy věcí a plnění opatření jsou pojata formálně. Z odpovědí rovněž vyplývá, že :

- jsou málo uplatňována nízkonákladová stavební opatření z oblasti zklidňování dopravy,
- se málo provádí bezpečnostní audit nově budovaných staveb,
- nejsou v dostatečném rozsahu posuzována a vyhodnocována nehodová místa,
- se nedostatečně využívá kontrol AETR pro kontrolu dodržování rychlosti,
- jsou na krajské úrovni velmi málo kontrolovány STK apod.

Souhrnně je možné konstatovat, že jednou z významných příčin stále alarmujícího počtu dopravních nehod a počtu usmrcených osob ve srovnání s ostatními vyspělými státy je nedostatečné plnění Strategie.

Splnění vytýčeného cíle není možné bez koordinovaného zapojení všech zodpovědných subjektů do plnění Strategie. Neméně podstatným se jeví aktivní zapojení a pozitivní přístup široké veřejnosti k řešení problematiky bezpečnosti silničního provozu, která je ve svém důsledku celospolečenským tématem a výrazně negativně ovlivňuje život celé české společnosti jak v oblasti ekonomické tak v oblasti sociální.

Na základě poznatků z období 2004 - 2007 byla v roce 2008 Ministerstvem dopravy ve spolupráci se zástupci krajů a resortů, včetně nestátních neziskových organizací vypracována Revize a aktualizace Strategie na období 2008-2010 (2012) schválená usnesením Vlády České republiky č.1584 dne 16. prosince 2008. Tímto usnesením Vláda ČR poprvé uložila představitelům krajských úřadů a obecních úřadů obcí s rozšířenou působností zabezpečit realizaci nástrojů uvedených ve Strategii.

Tato Revize a aktualizace Strategie by měla významně přispět k přiblížení se ke stanoveným cílům do roku 2010 a měla by se stát základem pro přijetí Strategie na období 2011 - 2020, která bude vycházet z připravovaného 4. Evropského akčního programu bezpečnosti silničního provozu.