



Ministerstvo dopravy



REVIZE A AKTUALIZACE
NÁRODNÍ STRATEGIE
BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO
PROVOZU
2011–2020
S PLATNOSTÍ OD ROKU 2017

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

OBSAH

ÚVOD	4
1 ANALYTICKÁ ČÁST	7
1.1 DLOUHODOBÝ VÝVOJ NEHODOVOSTI V ČR.....	7
1.2 POROVNÁNÍ VÝVOJE NEHODOVOSTI V ČR S VÝVOJEM VYBRANÝCH DOPRAVNÍCH UKAZATELŮ	8
1.3 POROVNÁNÍ VÝVOJE NEHODOVOSTI V ČR S VÝVOJEM KRIMINALITY V ČR.....	10
1.4 POROVNÁNÍ VÝVOJE NEHODOVOSTI V ČR S VÝVOJEM V ZAHRANIČÍ	11
1.5 PLNĚNÍ NSBSP 2020 DLE ÚROVNÍ ODPOVĚDNOSTI	13
1.6 PLNĚNÍ NSBSP 2020 DLE KRAJŮ	14
1.7 ANALÝZA PLNĚNÍ DÍLČÍCH CÍLŮ	18
1.7.1 Děti.....	18
1.7.2 Chodci	18
1.7.3 Cyklisté	19
1.7.4 Motocyklisté.....	19
1.7.5 Mladí řidiči motorových vozidel (do 24 let)	20
1.7.6 Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku).....	20
1.7.7 Alkohol a jiné návykové látky při řízení	21
1.7.8 Nepřiměřená rychlost	22
1.7.9 Agresivní způsob jízdy.....	23
1.7.10 Shrnutí plnění dílčích cílů	23
1.7.11 Identifikace kritických oblastí nehodovosti.....	24
1.8 POZNATKY Z HLOUBKOVÉ ANALÝZY NEHOD.....	33
1.9 VYHODNOCENÍ PŘIPOMÍNEK A DOPORUČENÍ OD ZAJINTERESOVANÝCH SUBJEKTŮ K WEBOVÝM FORMULÁŘŮM A ZÍSKANÝCH PODNĚTŮ PRO REVIZI NSBSP 2020	35
1.10 SHRUTÍ PŘÍČIN NEDOSTATEČNÉ REDUKCE POČTU USMRCENÝCH A NEDOSTATEČNÉHO PLNĚNÍ NSBSP 2020	36
2 STRATEGICKÝ PROGRAM	37
2.1 VÝCHODISKA	37
2.2 KONCEPČNÍ SCHÉMA	37
2.3 VIZE	38
2.4 STRATEGICKÉ CÍLE	40
2.5 DÍLČÍ CÍLE PRO SPECIFICKÉ PROBLÉMOVÉ OBLASTI	44
2.6 NÁPRAVNÁ OPATŘENÍ.....	45
2.7 SPOLUPŮSOBENÍ SLOŽEK BEZPEČNÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU A DÍLČÍCH CÍLŮ PRO SPECIFICKÉ OBLASTI	48

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

2.8	ZODPOVĚDNOST ZA PLNĚNÍ STRATEGIE.....	49
3	AKČNÍ PROGRAM.....	52
KOMUNIKACE		53
OPATŘENÍ K1		53
OPATŘENÍ K2		55
OPATŘENÍ K3		57
OPATŘENÍ K4		58
OPATŘENÍ K5		60
OPATŘENÍ K6		61
OPATŘENÍ K7		64
OPATŘENÍ K8		65
VOZIDLO.....		67
OPATŘENÍ V1		67
OPATŘENÍ V2		68
ÚČASTNÍK		69
OPATŘENÍ Ú1		69
OPATŘENÍ Ú2		70
OPATŘENÍ Ú3		72
OPATŘENÍ Ú4		73
OPATŘENÍ Ú5		74
OPATŘENÍ Ú6		75
OPATŘENÍ Ú7		77
OPATŘENÍ Ú8		79
PODPŮRNÁ OPATŘENÍ		80
4	EKONOMICKÉ DOPADY	83
4.1	EKONOMICKÉ ZTRÁTY ZPŮSOBENÉ NEHODOVOSTÍ V SILNIČNÍM PROVOZU.....	83
4.2	FINANČNÍ POTŘEBA ZAJIŠTĚNÍ REALIZACE NSBSP	90
4.3	MOŽNOSTI ZAJIŠTĚNÍ FINANČNÍCH ZDROJŮ	92
5	VYHODNOCOVÁNÍ PLNĚNÍ REVIDOVANÉ NSBSP.....	95
5.1	PŘÍMÉ UKAZATELE.....	96
5.2	NEPŘÍMÉ UKAZATELE	97
5.3	BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ AKČNÍHO PLÁNU	101
6	ZAJIŠTĚNÍ SYSTÉMOVÝCH PODMÍNEK PRO REALIZACI REVIDOVANÉ NSBSP	103
6.1	POSOUZENÍ A ZHODNOCENÍ SOUČASNÉ ZAJIŠTĚNOSTI VNĚJŠÍCH PODMÍNEK DOSAVADNÍ REALIZACE NSBSP	103
6.2	SPECIFIKACE NEZBYTNÝCH SYSTÉMOVÝCH PODMÍNEK PRO REALIZACI REVIDOVANÉ NSBSP	104
7	ZÁVĚR.....	109

ÚVOD

Od roku 2001 bylo na českých silnicích usmrceno více než 13 000 lidí a čtyřikrát tolik bylo poznamenáno zraněními zásadně ovlivňujícími běžný život. Ekonomické ztráty způsobené nehodami a jejich následky znamenají pro stát náklady odpovídající 2 % HDP.

První Národní strategie bezpečnosti silničního provozu (dále jen NSBSP 2010) byla schválena vládou České republiky v roce 2004. V tomto dokumentu si vláda ČR, obdobně jako většina členských států Evropské unie, stanovila cíl snížit počet usmrcených v silničním provozu do roku 2010 na polovinu úrovně roku 2002, tj. na 650 osob. Tento globální cíl nebyl splněn. V roce 2010 došlo ke snížení počtu usmrcených jen o 42,7 % (oproti roku 2002). Ale ani v prodlouženém období do roku 2012 se nepodařilo dosáhnout žádoucího snížení počtu usmrcených, které dosáhlo jen 48,2 %.

V návaznosti na zhodnocení výsledků a zkušeností získaných při návrhu a realizaci NSBSP 2010, s využitím zahraničních zkušeností a v souladu s Programovým prohlášením vlády České republiky z 4. srpna 2010¹ byla vypracována a návazně **usnesením vlády ČR č. 599 ze dne 10. srpna 2011 byla schválena Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011–2020 (dále jen NSBSP 2020)**. Tento dokument vytváří závazný rámec, který by měl zajišťovat její plnění.

V dokumentu se v bodu III. ukládá:

1. ministrům dopravy, financí, školství, mládeže a tělovýchovy, vnitra, zdravotnictví a obrany zabezpečit realizaci nástrojů uvedených ve Strategii;
2. ministru dopravy
 - a) koordinovat plnění opatření Strategie,
 - c) informovat vládu vždy do 31. května každého kalendářního roku, počínaje rokem 2013, o vyhodnocení plnění opatření uvedených ve Strategii,
3. představitelům krajských úřadů a obecních úřadů s rozšířenou působností zabezpečit realizaci nástrojů uvedených ve Strategii;

¹ Citace: „Vláda bude rozvíjet aktivity ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu, zvyšovat informovanost účastníků silničního provozu a zkvalitňovat budování infrastruktury. Bude klást důraz i na další komunikační aktivity a zejména výchovu dětí a mládeže.“

Vláda pečlivě vyhodnotí účinnost bodového systému ve vztahu k provozu na pozemních komunikacích, odstraní neúměrné tvrdosti zákona, zvýší postihy za delikty spojené s agresivitou řidičů a přímo ohrožující bezpečnost silničního provozu a zprávní pravidla, kde dochází k dvojímu možnému výkladu.“

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

V bodu IV. pak usnesení vlády ČR č. 599 doporučuje

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

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

Plnění NSBSP 2020 se v souladu s uvedeným usnesením vlády každoročně vyhodnocuje a ministr dopravy předkládá informaci tuto informaci vládě ČR. Loňský rok 2015 byl již čtvrtým rokem realizace NSBSP 2020. Toto období již dává možnost objektivního posouzení dosažené změny a zhodnocení předpokladu splnění vytýčených cílů a stanovených parametrů.

Až do roku 2013 se dařilo dosáhnout předpokládané redukce počtu usmrcených, od roku 2014 však nastal zásadní obrat. V roce 2015 nebylo dosaženo stanoveného cíle NSBSP 2020 a jejich počet se dokonce oproti roku 2014 významně zvýšil – o 4,9 %. V roce 2015 zemřelo na následky nehod do 24 hod po nehodě o 155 osob více, než byl vytýčený předpoklad. Při stanovení strategických cílů se předpokládal průměrný roční pokles usmrcených do roku 2020 o 8,0 %, do roku 2015 bylo však dosaženo pouze 3,8 %. Jednoznačně tím dochází k ohrožení naplnění strategických cílů stanovených pro rok 2020.

Pozitivní pokles počtu těžce zraněných je třeba hodnotit z pohledu omezené účinnosti realizovaných opatření, jejichž dopad neměl dostatečnou účinnost na snížení nejzávažnějších, smrtelných následků nehod.

Již druhý rok se opakující varovný trend v nárůstu počtu usmrcených má o to větší závažnost v tom, že v evropském porovnání se přibližujeme nejnebezpečnějším zemím EU, místo toho, abychom se přibližovali jejich průměrné úrovni tak, jak bylo přijato v NSBSP 2020.

Proto bylo v závěrech vyhodnocování plnění za rok 2015 doporučeno objektivně analyzovat dosažený stav nehodovosti, provést revizi strategického rámce a navrhnout aktualizovaná bezpečnostní opatření v Akčním plánu.

Od roku 2010, kdy byla NSBSP 2020 vypracována, došlo i k řadě změn, které vymezují rámec bezpečnostní politiky u nás i v zahraničí. Z nových dokumentů je třeba zejména uvést základní resortní dokument „Dopravní politika pro období 2014–2020“, který byl schválen na jednání vlády ČR dne 12. 6. 2013 a „Dopravní sektorové strategie“ v podobě, v jaké byly

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

projednány a schváleny vládou ČR dne 13. 11. 2013. Ze zahraničních dokumentů byly přijaty „Průběžné hodnocení směru koncepční činnosti v oblasti politiky bezpečnosti silničního provozu v letech 2011–2020“ (Interim evaluation of the policy orientations on road safety 2011–2020), vydané Evropskou komisí v květnu 2015 a politický dokument Závěry z „Brazilské deklarace“ – 2. Globální konference na nejvyšší úrovni o bezpečnosti silničního provozu: Čas pro výsledky, Brasílie, 18.–19. listopadu 2015, které navazují na klíčové dokumenty 2. dekády 21. století². Poslední a nejzávažnější je rezoluce VS OSN z 25. 9. 2015 **Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development, Goal 3.6: „By 2020, to halve the number of global deaths and injuries from road traffic accidents“**.³

Při zpracování tohoto dokumentu bylo využito předběžné studie „Přípravná část k Revizi a aktualizaci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na roky 2011–2020“, kterou zpracovalo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. v prosinci 2015.

Aktualizovaná NSBSP 2020 vychází z podrobné analýzy všech souvisejících aspektů a v potřebném rozsahu pak upravuje a doplňuje dosud platný dokument.

Základní motto původního dokumentu má svou neměnnou platnost i v aktualizované NSBSP:

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH – PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

² Usnesení Organizace spojených národů (OSN) na zasedání v říjnu 2009 v Moskvě a na zasedání v březnu 2010 v New Yorku o vyhlášení dekády 2011-2020 jakožto Dekády akcí pro vyšší bezpečnost silničního provozu ve světě, Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Směrem k evropskému prostoru bezpečnosti silničního provozu: směry politiky v oblasti bezpečnosti silničního provozu v letech 2011-2020, publikovaném v červenci 2010, 28. března 2011 Evropská komise zveřejnila Bílou knihu: Plán jednotného evropského dopravního prostoru na vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje.

³ <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/N15/291/89/PDF/N1529189.pdf?OpenElement>

1 ANALYTICKÁ ČÁST

Vzhledem k velkému rozsahu provedených analýz, které byly nezbytné pro fundovanou revizi NSBSP 2020, jsou v této části finálního dokumentu uvedena jen shrnutí dílčích analýz se stručným komentářem, která jednoznačně podporují navrhovaná řešení. Podrobná podpůrná fakta obsahuje **Příloha A – ANALÝZA CELKOVÉHO VÝVOJE A STAVU NEHODOVOSTI V ČR A JEHO POROVNÁNÍ V EVROPSKÉM KONTEXTU.**

1.1 DLOUHODOBÝ VÝVOJ NEHODOVOSTI V ČR

V dosavadním období realizace NSBSP 2020 (2012–2015) se tempo snižování závažných následků nehod v silničním provozu oproti předchozímu období realizace NSBSP 2010 výrazně zpomalilo. Pokud bude tento trend i nadále pokračovat, je nereálné splnit do roku 2020 stanovený cíl snížení počtu smrtelných následků nehod na úroveň odpovídající alespoň průměru zemí EU.

V období realizace NSBSP 2010 (2004–2011) bylo dosaženo celkového poklesu počtu usmrcených do 24 h o 41,8 %, tj. v průměru o 7,4 % ročně. V průběhu následné implementace NSBSP 2020 (2011–2015) došlo k poklesu počtu usmrcených do 24 h jen o 6,6 %, tj. v průměru o pouhých 1,7 % ročně. V roce 2015 byl počet usmrcených vyšší o 155 osob než byl předpoklad pro tento rok zajišťující splnění stanoveného cíle roku 2020. Oproti stanoveným předpokladům realizace NSBSP 2020 zemřelo na našich silnicích v letech 2012–2015 o 261 osob více.

Lepší výsledek byl dosažen v poklesu počtu těžce zraněných, který činil v letech 2004–2011 36,6 %, tj. v průměru o 6,3 % ročně, v letech 2011–2015 však již jen 17,9 %, tj. v průměru o 4,8 % ročně.

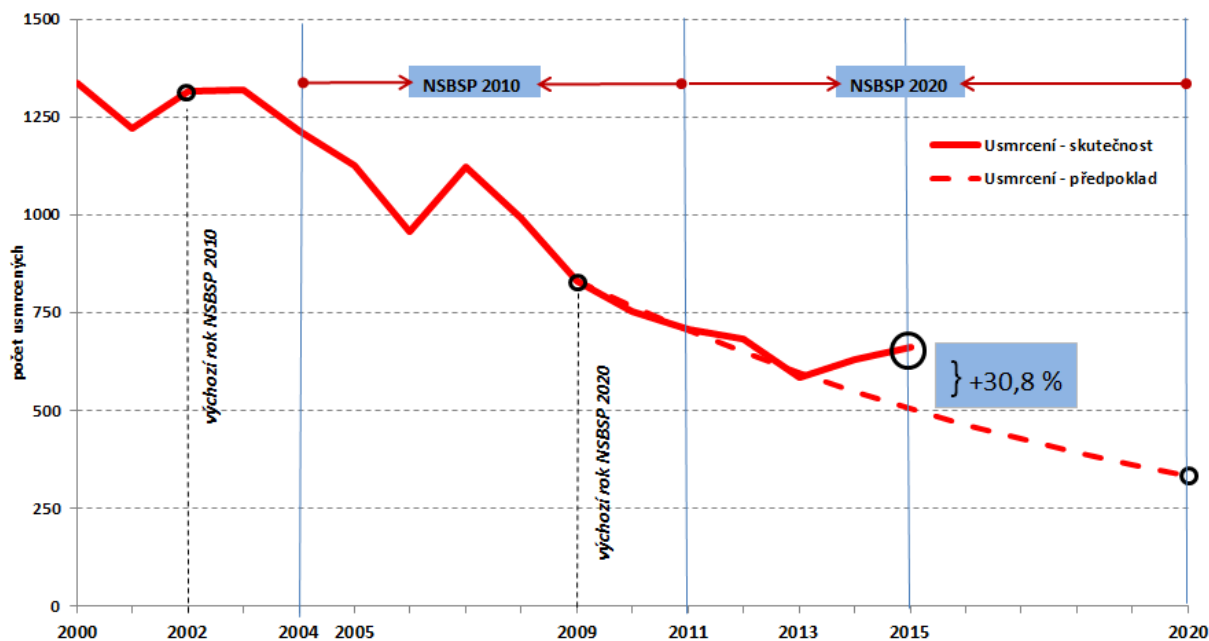
Bohužel tento pozitivní výsledek jen mírně snižuje tragickou bilanci usmrcených osob a navíc znamená, že realizovaná opatření nejsou natolik účinná, aby vedla k žádoucímu snižování smrtelných následků.

Souhrnný ekvivalent závažnosti nehod⁴ je v roce 2015 o 10 % horší než stanovený předpoklad.

⁴ V aktualizované NSBSP 2020 inovačně zavádí ekvivalent závažnosti následků nehod (dále jen ekvivalent závažnosti) jako souhrnný ukazatel pro hodnocení plnění NSBSP v její aktualizované podobě. Je vypočten jako součet počtu usmrcených osob a počtu těžce zraněných počtu usmrcených osob dělených čtyřmi. Dělitel 4 byl získán zaokrouhlením průměru poměrů počtu těžce zraněných a usmrcených osob v období 2001-2013. Současně i zhruba koresponduje porovnání výše celospolečenských ztrát vypočtených pro tyto kategorie následků.

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Obr. 1: Vývoj počtu usmrcených v ČR



Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Podrobnější rozbory jsou dokumentovány v Příloze A, část A – 1.

1.2 POROVNÁNÍ VÝVOJE NEHODOVOSTI V ČR S VÝVOJEM VYBRANÝCH DOPRAVNÍCH UKAZATELŮ

Růst přepravních výkonů ani počet vozidel nezaznamenal během posledních čtyř let a ani v delším období od roku 2000 žádné zásadní změny, které by mohly bezprostředně zdůvodnit stagnaci úrovně nehodovosti a růst počtu smrtelných následků nehod.

Závažné následky nehod mají celkově klesající trend, ekvivalent závažnosti nehod do roku 2010 oproti roku 2000 výrazně poklesl o 46 %, po roce 2010 je pokles méně výrazný a snížil se jen o 11,2 %.

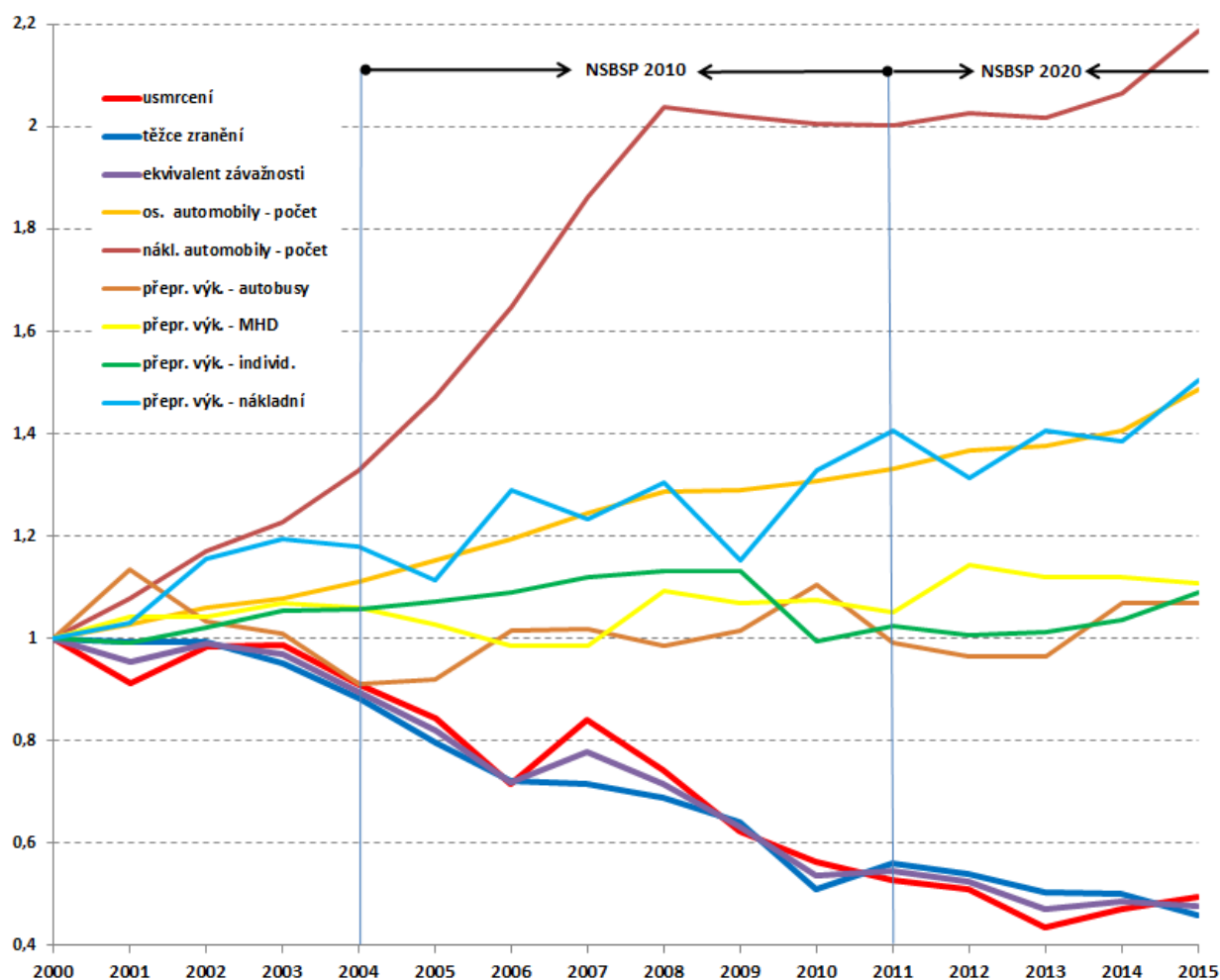
Počty osobních automobilů a počty všech motorových vozidel mají plynule rostoucí trend, v letech 2008–2013 pomalejší, po roce 2013 opět rychlejší (počet nákladních automobilů přitom roste mírně rychleji než počet osobních).

Podobně roste i přepravní výkon nákladní dopravy na silnicích, i když s většími výkyvy, danými zejména ekonomickým vývojem. Silniční nákladní přeprava dosáhla v roce 2015 svého historického maxima výkonu 58 714 mil. tkm.

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Jen poměrně nepatrně, rovněž ale se značnými výkyvy roste přepravní výkon osobní dopravy na silnicích (dá se říci, že jednotlivé složky se navzájem doplňují, když individuální přeprava klesá, autobusová a MHD roste a naopak). V roce 2015 se však silniční individuální přeprava vrátila téměř na hodnoty roku 2009 (meziročně +3 445 mil. oskm, +5,1 %). Tyto okolnosti se pak projeví bohužel také v nárůstu počtu dopravních nehod a jejich následků.

Obr. 2: Vývoj základních ukazatelů nehodovosti a silniční dopravy v letech 2000–2015 (2000=1)



Zdroj: MD ČR, ŘSDP PP ČR, CDV

Podrobná tabulka je dokumentována v Příloze A, část A – 2.

1.3 POROVNÁNÍ VÝVOJE NEHODOVOSTI V ČR S VÝVOJEM KRIMINALITY V ČR

Dopravní nehody je třeba vnímat jako následek specifického (a bohužel obecně akceptovatelného) porušování zákona, které má však obdobný charakter jako jiné porušování zákona. K jejich řešení by mělo být přistupováno stejně důsledně jako k potírání kriminality.

Jak vyplývá z analýzy příčin vzniku dopravní nehody (viz Obr. 16: Kauzální souvislosti vzniku dopravní nehody na str. 34), minimálně 86 % dopravních nehod vzniká z důvodu chybování či spolupůsobení řidiče.

Tomuto zjištění odpovídají i data z policejní statistiky, z nichž lze vyčíst, že v roce 2015 bylo 88 % nehod zaviněno účastníkem silničního provozu, a to převážně řidičem motorového vozidla (84 %). Při těchto nehodách zaviněných účastníkem silničního provozu bylo usmrceno 99 % z celkového počtu usmrcených osob, řidičem motorového vozidla 91 %.

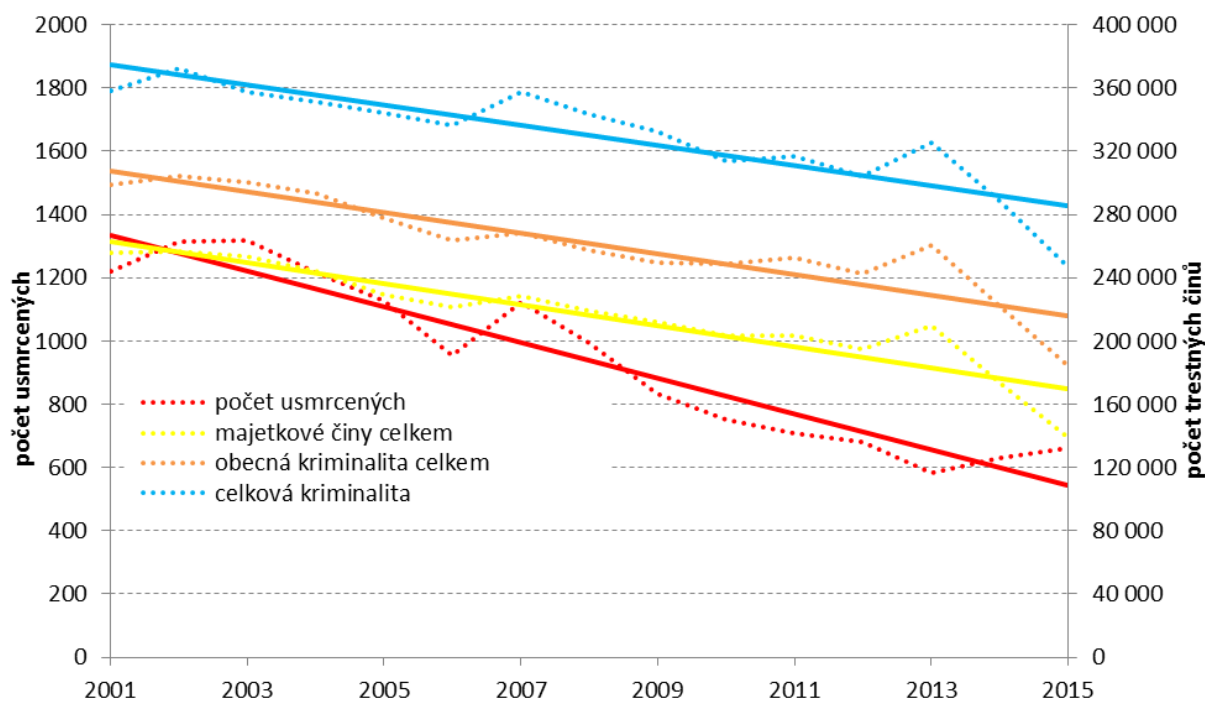
Problém nehodovosti a jejích následků spočívá tedy především v nerespektování pravidel silničního provozu a nebývale vysoké míře společenské tolerance, s níž je porušování pravidel v této oblasti spojeno.

K nerespektování zákonů dochází i v jiných oblastech společenského života. Základní porovnání dlouhodobého vývoje kriminality s vývojem závažných následků nehod potvrdilo vysokou podobnost mezi těmito jevy (koeficient porovnání s vývojem obecné kriminality – 0,93, s celkovou kriminalitou 0,91). Vůbec nejvyšší hodnoty bylo dosaženo při porovnání s kategorií majetkových činů (0,95).

Dále dokumentovaný vývoj počtu kriminálních činů a závažných následků dopravních nehod (počtu usmrcených) vypovídá o výrazné podobnosti průběhu jejich výskytu, ze které lze usuzovat na významnou paralelu v nerespektování zákona v silničním provozu a v jiných oblastech života

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Obr. 3: Srovnání vývoje počtu závažných následků dopravních nehod a počtu kriminálních činů v ČR v letech 2000–2015



Zdroj: MV ČR, CDV

Podrobnější rozbor jsou dokumentovány v Příloze A, část A – 3.

1.4 POROVNÁNÍ VÝVOJE NEHODOVOSTI V ČR S VÝVOJEM V ZAHRANIČÍ

Reálnou informací o stavu a vývoji naší země v oblasti bezpečnosti silničního provozu poskytuje porovnání se zahraničím. Počet usmrcených⁵ na 1 mil. obyvatel je ve vyspělých zemích EU méně než poloviční ve srovnání s ČR. Přitom pokles je v těchto zemích prakticky stálý a rovnoměrný, zatímco v zemích bývalého východního bloku se tempo poklesu od roku 2011 zpomaluje. V ČR je toto zpomalení nejzávažnější, vede k jejímu zaostávání a postupně ji posouvá mezi nejzaostalejší evropské státy.

Ještě na počátku století v roce 2001 byla ČR mezi současnými zeměmi na 15. místě, tvořila předěl mezi „starými“ a „novými“ členskými zeměmi EU a s počtem 130 usmrcených osob na 1 mil. obyvatel překračovala o 15 % průměr zemí EU. V roce 2009 byla ČR na 18. místě a s počtem 86 usmrcených již překračovala o 23 % průměr EU. V roce 2015 klesla ČR na 21. místo a s počtem 70 usmrcených překračovala dokonce o 37 % průměr EU. Nejenže

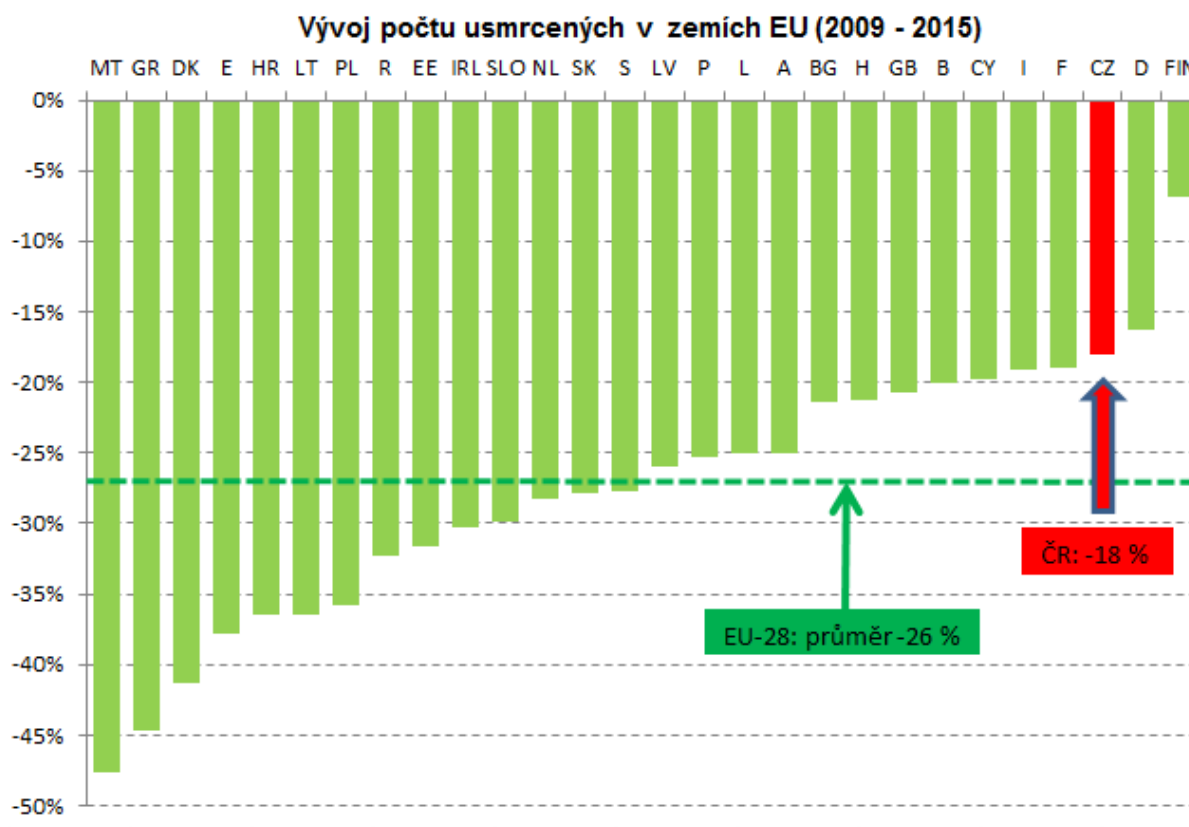
⁵Pro potřeby mezinárodních porovnání se v souladu s dohodnutým mezinárodním standardem hodnotí počet zemřelých do 30 dnů od data nehody – viz Illustrated Glossary for Transport Statistics. UNECE, ITF and Eurostat. 4th Edition, 2009.

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

se ČR v letech 2009–2015 nepodařilo předstihnout Portugalsko, Maďarsko a Slovinsko, jejichž pozice byla v roce 2009 jen málo lepší, ale naopak byla ještě předstižena za ní v té době umístěným Lucemburskem, Kypru a Belgií. V ČR se v roce 2015 snížil počet usmrcených oproti roku 2009 o 18,1 %, tedy v průměru o 3,3 % ročně. ČR patří mezi země s nejnižším poklesem počtu usmrcených – viz Obr. 4.

Podle analýz dosavadního vývoje lze odvodit, že **pokud bude vývoj péče o bezpečnost silničního provozu v České republice a v ostatních zemích EU probíhat stejným tempem jako dosud, posune se Česká republika v roce 2020 na 25. místo** a v horizontu 2025 bude pravděpodobně nejnebezpečnější zemí v Evropské unii.

Obr. 4: Dosažené procentní snížení počtu usmrcených v členských zemích EU v roce 2015 oproti 2009



Zdroj: EU – CARE, CDV

Podrobnější rozbory jsou dokumentovány v Příloze A, část A – 4.

1.5 PLNĚNÍ NSBSP 2020 DLE ÚROVNÍ ODPOVĚDNOSTI

K velmi kritickému vývoji nehodovosti dochází na dálnicích, dále pak na silnicích I. tříd a místních komunikacích. Naopak na komunikacích hlavního města Prahy se dosáhlo velmi příznivé redukce závažných následků nehod a souhrnně lze i uspokojivě hodnotit silnice II. a III. tříd.

Přestože v posledních letech mírně narostl podíl dopravního výkonu na dálnicích (z 13,9 % v roce 2009 se zvýšil na 16,7 % v roce 2014), nekoresponduje to s vysokou úrovní závažnosti nehod na nich. Nepochybně práce na opravách dálnic tento stav ovlivňují. S výjimkou komunikací hlavního města Prahy nedošlo na všech ostatních komunikacích k předpokládanému snížení smrtelných následků nehod na úroveň stanovenou v NSBSP 2020.

Obr. 5: Souhrnný přehled plnění předpokladů strategických cílů NSBSP 2020 do roku 2015 dle druhů komunikací (porovnán rok 2015 s rokem 2009)

	silniční síť celkem	dálnice	silnice I. třídy	silnice II. a III. třídy	místní komunikace	komunikace hl. m. Prahy
usmrcení						
těžce zranění						
ekvivalent závažnosti nehod						

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Legenda:

	lepší než stanovený cíl (do 10 %)
	splněno (s tolerancí ± 3 %)
	horší než stanovený cíl (do 10 %)
	výrazně lepší (o 10 % a více)
	výrazně horší (o 10 % a více)

Podrobnější rozbor jsou dokumentovány v Příloze A, část A – 5.

1.6 PLNĚNÍ NSBSP 2020 DLE KRAJŮ

Z podrobnější analýzy vývoje závažných následků nehod vyplývají naprosto zásadní odlišnosti v úrovni nehodovosti a jejím vývoji na území jednotlivých krajů, ať už se jedná o silnice II. a III. tříd ve vlastnictví krajů nebo celkově o všechny komunikace na území kraje.

Souhrnně nejlepšího snížení bylo dosaženo v kraji Karlovarském, Královehradeckém, Plzeňském, Ústeckém a hl. m. Praha. Předpokládané snížení nebylo dosaženo zejména v kraji Jihomoravském, Pardubickém a kraji Vysočina.

Relativně příznivé hodnocení dosaženého snížení závažných následků nehod plnění NSBSP 2020 na silnicích II. a III. tříd však neplatí pro všechny regiony. **Názorně ukazuje, jaký pokrok byl dosažen v jednotlivých krajích na komunikacích, které jsou v jejich vlastnictví, z hlediska zajištění bezpečnosti dopravy na regionální a místní úrovni.**

Z následného přehledu vyplývá, že nejlepšími výsledky bylo celkově dosaženo v kraji:

- Karlovarském,
- Královehradeckém,
- Plzeňském,
- Středočeském,
- Ústeckém,
- hl. m. Praha,

kde byly redukce následků vyšší než stanovený předpoklad. Pozitivní jsou i výsledky kraje Jihočeského a Libereckého.

Naopak za stanovenými předpoklady zaostaly kraje:

- Pardubický,
- Jihomoravský,
- Moravskoslezský,
- Zlínský,
- Olomoucký a
- Kraj Vysočina.

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Obr. 6: Souhrnný přehled plnění předpokladů strategických cílů NSBSP 2020 do roku 2015 na silnicích II. a III. tříd dle krajů (2015/2009)

KOMUNIKACE II. A III. TŘÍDY														
	kraje – celkem	Jihočeský	Jihomoravský	Karlovarský	Vysočina	Královéhradecký	Liberecký	Moravskoslezský	Olomoucký	Pardubický	Plzeňský	Středočeský	Ústecký	Zlínský
usmrcení														
těžce zranění														
ekvivalent závažnosti nehod														

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Legenda:



- lepší než stanovený cíl (do 10 %)
- splněno (s tolerancí ±3 %)
- horší než stanovený cíl (do 10 %)
- výrazně lepší (o 10 % a více)
- výrazně horší (o 10 % a více)

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Obdobně odlišné je i souhrnné zhodnocení jednotlivých krajů při posouzení vývoje nehodovosti na všech komunikacích bez ohledu na jejich vlastnictví. **Dává obraz o celkové úrovni bezpečnosti silničního provozu na území příslušného kraje.**

Nejlepšího výsledku dosáhly:

- hl. m. Praha (i když v roce 2015 stoupl počet usmrcených), za ním následuje
- kraj Královéhradecký,
- Ústecký a
- Karlovarský (i zde v roce 2015 stoupl počet usmrcených).

Slibnou bilanci vývoje v Moravskoslezském kraji narušilo zvýšení závažných následků nehod v roce 2015.

Velmi neuspokojivý vývoj vykazují kraj

- Jihomoravský,
- Pardubický a
- Vysočina,

které také nejvíce zaostávají za vytýčeným předpokladem redukce závažných následků nehod.

Zajímavé je zjištění, že tato vyhodnocení vykazují navzájem velkou podobnost a poměrně jednoznačně identifikují bezpečnější a méně bezpečné kraje.

Podrobnější rozbor jsou dokumentovány v Příloze A, část A – 6.

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Obr. 7: Souhrnný přehled plnění předpokladů strategických cílů NSBSP 2020 do roku 2015 na území krajů (2015/2009)

POZEMNÍ KOMUNIKACE CELKEM														
	kraje – celkem	Jihočeský	Jihomoravský	Karlovarský	Vysočina	Královéhradecký	Liberecký	Moravskoslezský	Olomoucký	Pardubický	Plzeňský	Středočeský	Ústecký	Zlínský
usmrcení														
těžce zranění														
ekvivalent závažnosti nehod														

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Legenda:



- lepší než stanovený cíl (do 10 %)
- splněno (s tolerancí ± 3 %)
- horší než stanovený cíl (do 10 %)
- výrazně lepší (o 10 % a více)
- výrazně horší (o 10 % a více)

1.7 ANALÝZA PLNĚNÍ DÍLČÍCH CÍLŮ

1.7.1 Děti

Vývoj vážných následků nehod dětí nebyl příznivý, zejména u smrtelných následků nehod a v ekvivalentu závažnosti nehod nedosáhl předpokládaných hodnot. V revidované NSBSP je třeba ponechat stávající kvantifikaci dílčích cílů a nalézt účinnější nástroje ke snížení závažných následků, zejména smrtelných. Podíl usmrcených dětí na celkovém počtu usmrcených osob stoupl o 1 %.

Tab. 1: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí v letech 2009–2015

rok	2009	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	14	12	14	8	14	18	10	7
těžce zraněno	190	152	169	162	148	125	148	120
ekvivalent závažnosti nehod	62	50	56	49	51	49	47	37

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

1.7.2 Chodci

Vývoj vážných následků nehod chodců nebyl příznivý, zejména u smrtelných následků nehod a v ekvivalentu závažnosti nehod nedosáhl předpokládaných hodnot. Na silnicích v extravilánu nedošlo prakticky ke zlepšení. V revidované NSBSP je třeba ponechat stávající kvantifikaci dílčích cílů a nalézt účinnější nástroje ke snížení smrtelných následků, zejména v extravilánu a ve skupině seniorů. Podíl usmrcených chodců na celkovém počtu usmrcených osob stoupl na 19,8 %.

Tab. 2: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců v letech 2009–2015

rok	2009	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	157	156	146	134	112	131	109	80
těžce zraněno	729	629	663	640	596	554	577	475
ekvivalent závažnosti nehod	339	313	312	294	261	270	253	199

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

1.7.3 Cyklisté

Vývoj vážných následků nehod cyklistů je výrazně nepříznivější než celkový vývoj v ČR, a to zejména na extravilánových úsecích komunikací za špatné viditelnosti. Stávají se nejohroženější skupinou účastníků silničního provozu a jednou z cílových skupin, kde se nedaří dosáhnout potřebného snížení ani v jednom ze sledovaných ukazatelů. V revidované NSBSP je třeba ponechat stávající kvantifikaci dílčích cílů a použít mnohem účinnější nástroje ke snížení obou typů závažných následků. Podíl usmrčených cyklistů na celkovém počtu usmrčených osob stoupl o 1,6 % na 10,3 %.

Tab. 3: Vývoj celkového počtu usmrčených a těžce zraněných cyklistů v letech 2009–2015

rok	2009	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrčeno do 24 h	72	50	64	58	57	68	50	37
těžce zraněno	430	443	466	462	433	394	340	280
ekvivalent závažnosti nehod	180	161	181	174	165	167	135	107

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

1.7.4 Motocyklisté

Celkový vývoj vážných následků nehod motocyklistů není příznivý. Zejména u smrtelných následků nehod a návazně i v ekvivalentu závažnosti nehod nedosáhl předpokládaných hodnot. Ve více než polovině případů se jedná o nehody, které motocyklista přímo zavinil. Smrtelné následky dokonce přesáhly počty ve výchozím roce 2009. Podíl usmrčených motocyklistů na celkovém počtu usmrčených osob stoupl o 3,0 % na 13,6 %. V revidované NSBSP je třeba ponechat stávající kvantifikaci dílčích cílů v počtu smrtelných následků a nastavit ještě nižší hranici u těžkých následků.

Tab. 4: Vývoj celkového počtu usmrčených a těžce zraněných motocyklistů v letech 2009–2015

rok	2009	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrčeno do 24 h	88	78	90	66	89	90	60	43
těžce zraněno	627	583	491	496	534	484	521	447
ekvivalent závažnosti nehod	245	224	213	190	223	211	190	155

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

1.7.5 Mladí řidiči motorových vozidel (do 24 let)

Vývoj vážných následků při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel je možno díky výrazné redukci počtu těžce zraněných a s přihlédnutím k mimořádnému nárůstu smrtelných následků v roce 2015 hodnotit v podstatě příznivě. Podíl usmrcených při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel na celkovém počtu usmrcených osob, který činil v roce 2009 18,4 %, se v roce 2015 v podstatě nezměnil a mírně poklesl na 18,2 %. V revidované NSBSP je třeba zpřísnit kvantifikaci dílčích cílů a aplikovat mnohem účinnější nástroje ke snížení nehodovosti této skupiny řidičů.

Tab. 5: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel v letech 2009–2015

rok	2009	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	153	151	128	97	112	120	110	83
těžce zraněno	741	569	490	461	454	472	655	591
ekvivalent závažnosti nehod	338	293	251	212	226	238	274	231

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

1.7.6 Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

Vývoj vážných následků nehod s účastí seniorů je výrazně nepříznivější než celkový vývoj v ČR a to prakticky ve všech skupinách účastníků silničního provozu (s výjimkou spouštějících). Stávají se podobně, jako cyklisté, nejohroženější skupinou účastníků silničního provozu a jsou jednou z cílových skupin, kde se nedaří dosáhnout potřebného snížení ani v jednom ze sledovaných ukazatelů. Přitom strategické cíle u této skupiny byly nastaveny nejmírněji. V revidované NSBSP je třeba zpřísnit stávající kvantifikaci dílčích cílů a především nalézt mnohem účinnější nástroje ke snížení obou typů závažných následků. Je třeba se zaměřit především na skupiny řidičů (téměř ve dvou třetinách nehodu zavinili). Je třeba hledat opatření pro lepší ochranu chodců (ve více než čtyřech pětinach nehodu nezavinili). Podíl na zavinění nehod u cyklistů – seniorů je zhruba v polovině případů, ale má stoupající trend. Podíl usmrcených seniorů na celkovém počtu usmrcených osob stoupl v roce 2015 na 21,2 %, tj. o 4,3 % ve srovnání s rokem 2009.

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Tab. 6: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku v letech 2009–2015

rok	2009	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	141	122	142	118	115	140	127	117
těžce zraněno	473	482	498	485	447	454	447	427
ekvivalent závažnosti nehod	273	243	267	239	227	254	239	224

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

1.7.7 Alkohol a jiné návykové látky při řízení

Trend ve vývoji závažných následků nehod s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek je příznivý a dosažené hodnoty jsou nižší než stanovený předpoklad. Dokonce počet usmrcených a ekvivalent závažnosti již v roce 2015 dosáhl hodnot nižších, než stanovený předpoklad pro rok 2020! Pokles ve všech parametrech byl lepší, než celostátní průměr, ekvivalent závažnosti poklesl oproti roku 2009 o výrazných 36,0 %, zatímco celostátně poklesl o 24,5 %. Podíl usmrcených při nehodách způsobených řízením pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek na celkovém počtu usmrcených osob činil v roce 2009 14,8 %, v roce 2015 poklesl na 11,2 %.

V revidované NSBSP je třeba na tyto pozitivní výsledky navázat, zaměřit se více na úsekové měření rychlosti, rozšířit možnost měření vozidel pomocí kamerového systému na dálnicích a nastavit ještě ambicióznější kvantifikaci dílčích cílů.

Tab. 7: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob při nehodách s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v letech 2009–2015

rok	2009	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	123	97	48	62	67	74	99	83
těžce zraněno	376	398	326	253	296	260	285	226
ekvivalent závažnosti nehod	217	197	130	125	141	139	170	140

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

1.7.8 Nepřiměřená rychlost

Ve vývoji závažných následků u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí se projevil obdobný velmi příznivý výsledek jako u předchozí skupiny nehod s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek. Všechny ukazatele vykázaly pokles, dokonce počet těžce zraněných a hodnota ekvivalentu závažnosti již v roce 2015 dosáhly hodnoty nižší než je předpoklad stanovený pro rok 2020! Podíl usmrcených u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí na celkovém počtu usmrcených osob činil v roce 2009 45,5 %, v roce 2015 poklesl na 35,8 %.

I u tohoto dílčího cíle platí stejné závěry jako u cíle předchozího.

Hlavní zásluhu na tomto příznivém výsledku má trvalá, systematická a cíleně zaměřená činnost dopravní policie, obecní policie a systematické měření rychlosti prostřednictvím kamerových systémů.

V revidované NSBSP je třeba na tyto pozitivní výsledky navázat, zaměřit se více na úsekové měření rychlosti, rozšířit možnost měření vozidel pomocí kamerového systému na dálnicích a nastavit ještě ambicióznější kvantifikaci dílčích cílů.

Tab. 8: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí v letech 2009–2015

rok	2009	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpok	2020 předpok
usmrceno do 24 h	370	285	257	211	250	236	286	230
těžce zraněno	1 151	936	852	798	831	698	970	841
ekvivalent závažnosti nehod	658	519	470	411	458	411	529	440

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

1.7.9 Agresivní způsob jízdy

Ve vývoji vážných následků způsobených agresivním způsobem jízdy (nesprávné předjíždění, nedání přednosti v jízdě, nesprávný způsob jízdy, jízda/vjetí jednosměrnou ulicí/silnicí) došlo od roku 2013 ke stagnaci závažných následků nehod s vyšším počtem usmrcených a nižším počtem těžce zraněných i nižším ekvivalentem závažnosti oproti stanovenému předpokladu. Při porovnání s rokem 2009 dochází k pomalejšímu vývoji než je celostátní trend, což může posunout tento problém mezi nejvážnější problémy nehodovosti.

Z hodnocení plnění se však ukázalo, že obsahové vymezení tohoto cíle je příliš široké a že je vhodné jej upravit a zaměřit se cíleně na převažující příčiny vedoucí k závažným následkům nehod. Naprosto dominující je nedání přednosti v jízdě. Četností výskytu se mu blíží jízda po nesprávné straně a vjetí do protisměru, jako velmi podobnou příčinu lze označit i nesprávné předjíždění. V aktualizované verzi NSBSP bude dílčí cíl Agresivní způsob jízdy nahrazen těmito dvěma dílčími cíli:

- nedání přednosti v jízdě (položky 401–414 statistických sestav Policie ČR) a
- nesprávné předjíždění (položky 301–311, včetně jízdy po nesprávně straně vozovky a vjetí do protisměru – položka 501).

Tab. 9: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných agresivní jízdou v letech 2009–2015

rok	2009	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	256	248	244	216	225	231	221	196
těžce zraněno	1 411	1 279	1 280	1 158	1 171	1 135	1 355	1 311
ekvivalent závažnosti nehod	609	568	564	506	518	515	560	524

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

1.7.10 Shrnutí plnění dílčích cílů

Z hlediska plnění dílčích cílů bylo naplnění stanoveného předpokladu dosaženo v kategorii usmrcených pouze u nehod zaviněných alkoholem a nepřiměřenou rychlostí. U těžkých zranění se podařilo s výjimkou cyklistů a seniorů naplnit předpoklady dílčích cílů. Celkově však závažnost následků nehod zaostala za vytýčeným předpokladem o 10,3 %.

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Souhrnný přehled o skutečném plnění dílčích cílů ve vztahu k výchozímu roku 2009 a očekávaným hodnotám, které měly být dosaženy v roce 2015 (odvozeným z cílového stavu předpokládaného pro rok 2020) podává Tab. 10.

Tab. 10: Přehled plnění dílčích cílů

	plán snížení (%)		2009 (osob)		2015 skut. (osob)		2015 plán (osob)		2015 skut/2009 (%)	
	U	TZ	U	TZ	U	TZ	U	TZ	U	TZ
celkem	-60	-40	832	3 536	660	2 540	505	2 676	-20,7	-28,2
děti	-50	-37	14	190	18	125	10	148	28,6	-34,2
chodci	-49	-35	157	729	131	554	109	577	-16,6	-24,0
cyklisté	-49	-35	72	430	68	394	50	340	-5,6	-8,4
motocyklisté	-51	-29	88	627	90	484	60	521	2,3	-22,8
mladí řidiči	-46	-20	153	741	120	472	110	655	-21,6	-36,3
senioři	-17	-10	141	473	140	454	127	447	-0,7	-4,0
alkohol	-33	-40	123	376	74	260	99	285	-39,8	-30,9
nepř. rychlost	-38	-27	370	1151	236	698	286	970	-36,2	-39,4
agresivní jízda	-23	-7	256	1 411	231	1 135	221	1 355	-9,8	-19,6

Zdroj: CDV

Podrobnější rozbor jsou dokumentovány v Příloze A, část A – 7.

1.7.11 Identifikace kritických oblastí nehodovosti

V zájmu objektivní revize správnosti vybraných problémových oblastí nehodovosti v silničním provozu, na které je třeba soustředit pozornost v návrzích opatření aktualizované NSBSP 2020, byla podrobena statistika závažných následků nehod analýze strukturované dle kategorií a věkových skupin obětí dopravních nehod. Kvůli minimalizaci vlivu ročních výkyvů četnosti nehod byly analyzovány souhrnně vážné následky nehod za léta 2013–2015.

Věkové skupiny nejsou přitom členěny rovnoměrně, ale dle společných převažujících rysů dané skupiny (děti, dospívající mládež, mladí účastníci, mladší střední věková skupina, starší střední věková skupina a senioři). U kategorií účastníků byli kvůli nízkému výskytu sloučeni do jedné skupiny řidiči malých motocyklů a mopedů a dále pak řidiči autobusů a ostatní účastníci. V kategoriích motorizovaných účastníků jsou zahrnuti jak řidiči, tak i spolujezdcí.

Komplexní pohled nabízí rozbor ekvivalentu závažnosti.

Rozbory smrtelných následků a těžce zraněných jsou dokumentovány v Příloze A, část A – 8.

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Ze základního přehledu v Tab. 10 vyplývá relativně vysoká (s ohledem na jejich výskyt v silničním provozu) závažná úrazovost zranitelných účastníků silničního provozu – chodců, cyklistů a motocyklistů; více jak třetinu tvoří nemotorizovaní účastníci. Jako kritické věkové kategorie vystupují (s ohledem na věkový záběr skupiny) účastníci ve věku 19–24 let, 65 a více let a 25–44 let.

Obr. 8: Podíl ekvivalentu závažnosti nehod podle kategorie účastníků a jejich věku (celkový počet = 3 893)

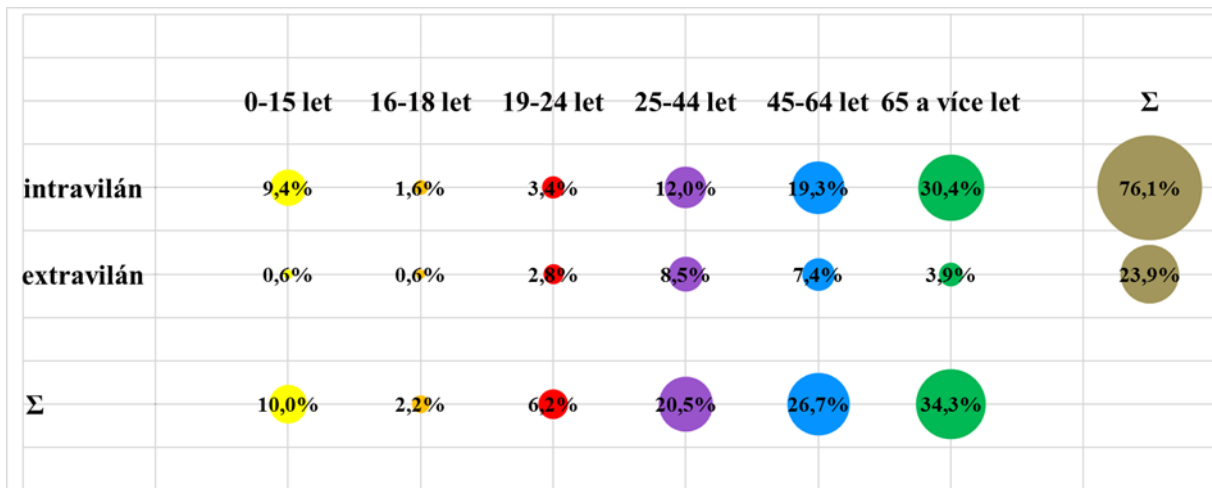
	0-15 let	16-18 let	19-24 let	25-44 let	45-64 let	65 a více let	Σ
chodci	2,1%	0,5%	1,3%	4,3%	5,6%	7,2%	21,1%
cyklisté	0,6%	0,2%	0,6%	2,8%	5,0%	3,8%	13,0%
m. motocykly +mopedy	0,0%	0,1%	0,1%	0,4%	0,4%	0,3%	1,3%
motocykly	0,2%	0,8%	2,1%	8,0%	3,1%	0,7%	14,8%
osobní automobily	1,1%	1,6%	8,0%	16,0%	11,4%	5,8%	43,9%
nákladní automobily			0,5%	1,9%	1,8%	0,2%	4,3%
autobusy +ostatní	0,2%	0,1%	0,1%	0,4%	0,4%	0,5%	1,6%
Σ	4,1%	3,1%	12,7%	33,7%	27,8%	18,6%	

Zdroj: CDV

K závažným následkům nehod chodců dochází převážně na komunikacích v intravilánu, v důsledku nižších rychlostí je však na nich nižší podíl smrtelných zranění. Nejohroženější skupinou jsou chodci senioři, kteří tvoří zhruba třetinu všech vážných následků.

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

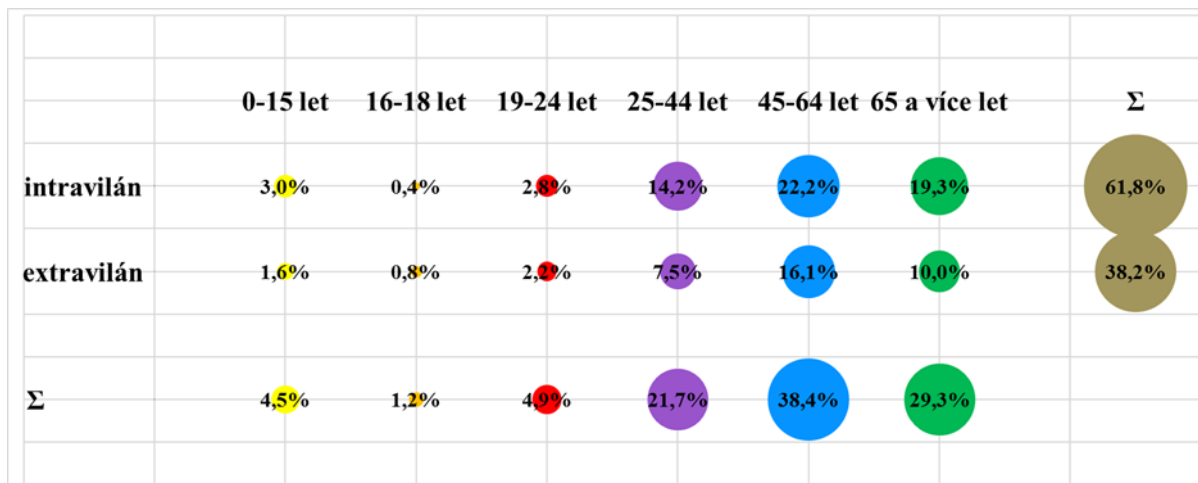
Obr. 9: Ekvivalent závažnosti nehod (chodci) podle věku a lokalizace (celkový počet = 825)



Zdroj: CDV

Ke smrtelným následkům nehod cyklistů dochází více na komunikacích v extravilánu, naopak u těžkých zranění v intravilánu jako přirozený důsledek nižších střetových rychlostí. Nejohroženější skupinou jsou chodci senioři a střední věková skupina.

Obr. 10: Ekvivalent závažnosti nehod (cyklisté) podle věku a lokalizace (celkový počet = 505)

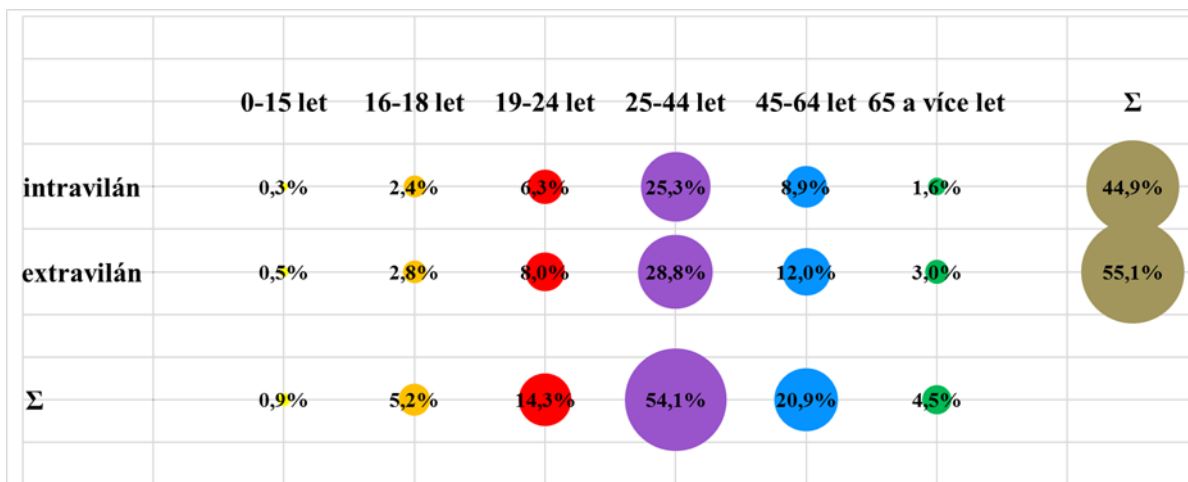


Zdroj: CDV

Nejvýznamnější skupina obětí v kategorii motocyklistů je mladší střední skupina ve věku 25–44 let jak v intravilánu, tak v extravilánu. Méně než poloviční následky se vyskytují u věkové skupiny 45–64 let a 19–24 let. Opět ve spojení s vyššími rychlostmi je větší podíl smrtelných následků na komunikacích v extravilánu.

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

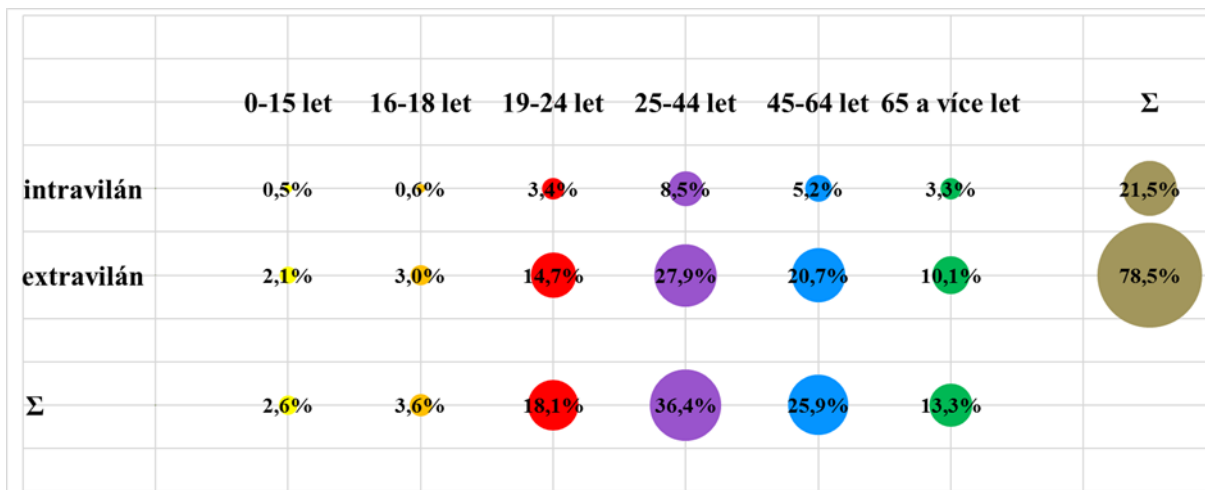
Obr. 11: Ekvivalent závažnosti nehod (motocykly) podle věku a lokalizace (celkový počet = 574)



Zdroj: CDV

K vážným následkům nehod (zejména smrtelných následků osob cestujících v osobních automobilech) dochází opět v důsledku vyšších rychlostí na komunikacích v extravilánu. Dominující skupina obětí je ve věku 25–44 let. I přes vyšší zranitelnost seniorů je důležité podtrhnout vyšší podíl skupiny mladých cestujících ve věku 19–24 let.

Obr. 12: Ekvivalent závažnosti nehod (osobní automobily) podle věku a lokalizace (celkový počet = 1 710)

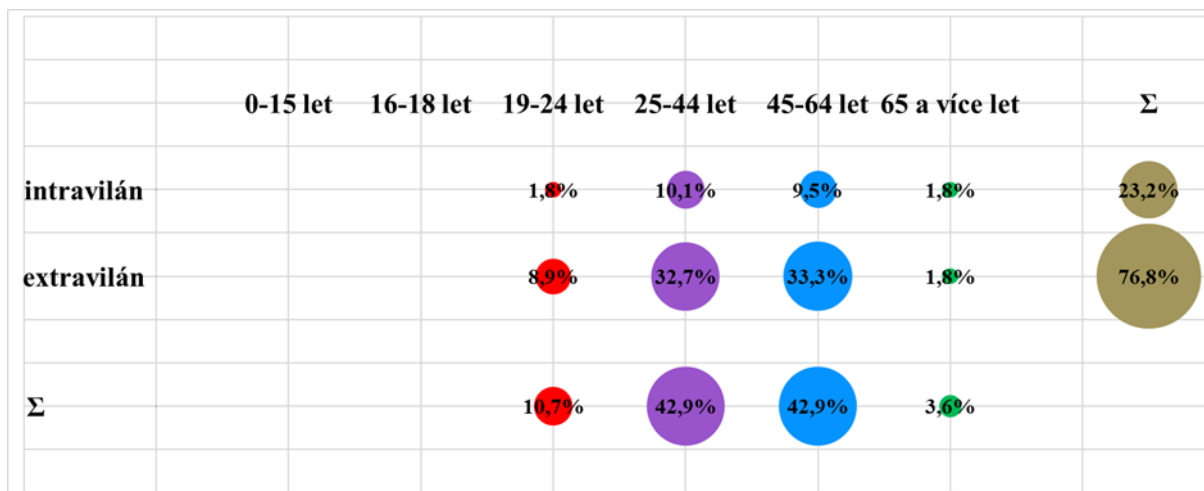


Zdroj: CDV

Obdobně jako u osobních automobilů dochází k vážným následkům nehod nákladních vozidel v důsledku vyšších rychlostí na komunikacích v extravilánu, výrazněji u smrtelných následků. Dominující skupina obětí jsou cestující střední věkové skupiny, u smrtelných zranění je to starší skupina ve věku 45–64 let, u těžkých zranění mladší skupina ve věku 25–44 let.

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

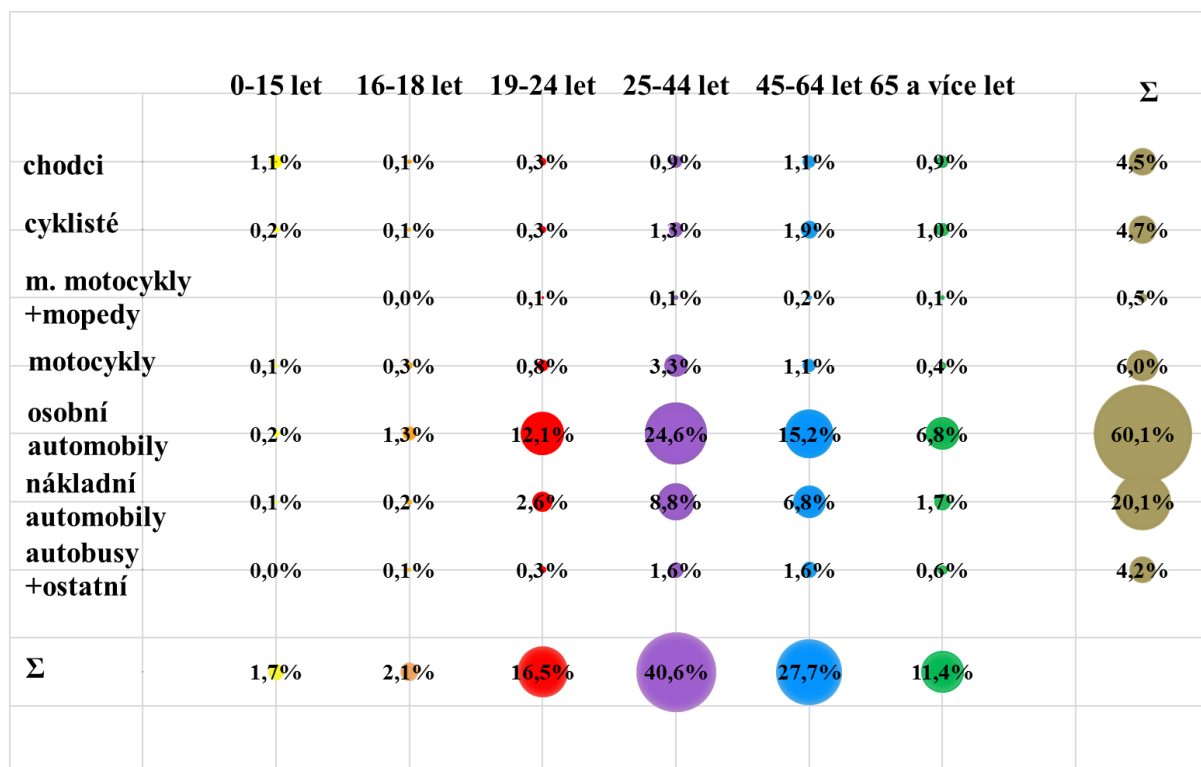
Obr. 13: Ekvivalent závažnosti nehod (nákladní automobily) podle věku a lokalizace (celkový počet = 167)



Zdroj: CDV

Další analýza podává mimořádně důležitý obraz podílu závažných následků nehod podle kategorie viníka a jeho věku. Nejvíce se na nich podílí řidiči osobních automobilů a jen z 20 % řidiči nákladních vozidel. Z hlediska věkové kategorie (s přihlédnutím na věkový rozsah) jednoznačně dominuje věková skupina 19–24, ale bezprostředně za ní jsou to řidiči ve věku 25–44 let.

Obr. 14: Ekvivalent závažnosti nehod podle kategorie viníků nehody a jejich věku (celková bilance nehod, celkový počet = 3579)

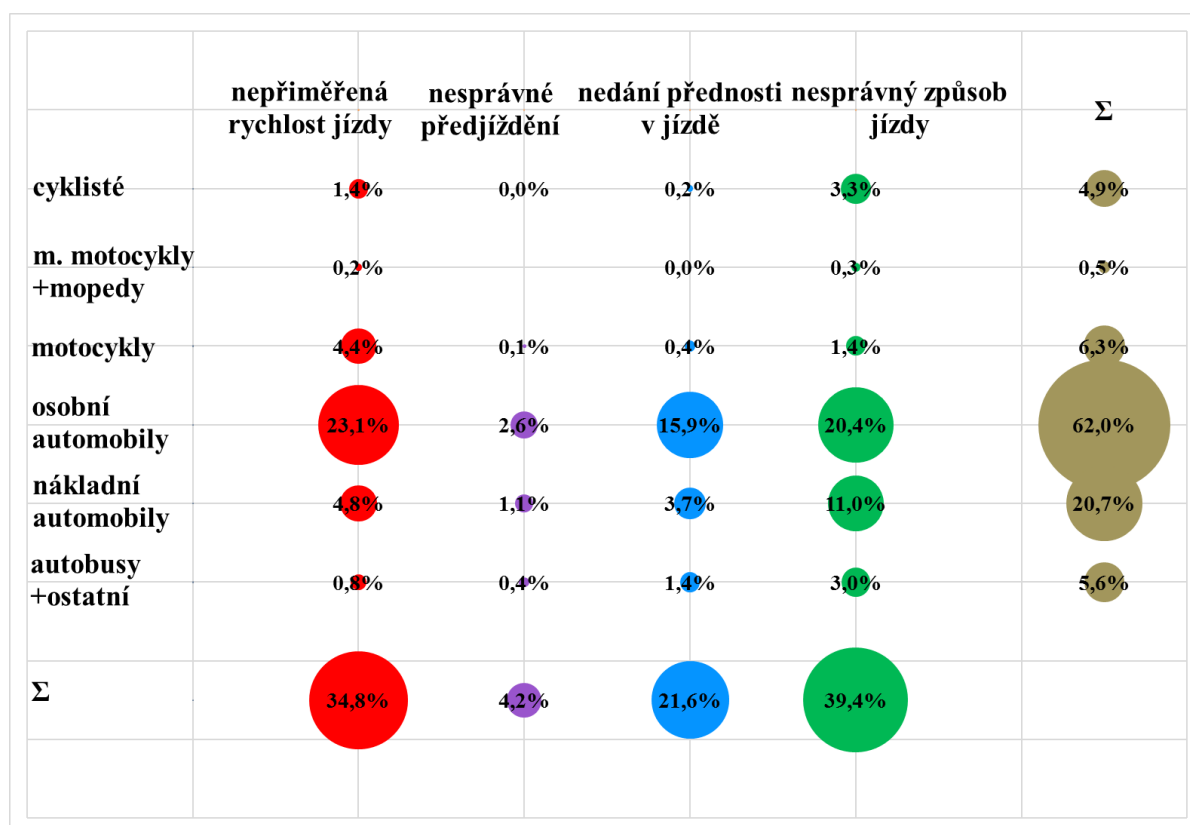


Zdroj: CDV

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Další analýza se zaměřila na podíl jednotlivých příčin nehod dle kategorie viníka nehody. Souhrnně je nejčastější příčinou nesprávný způsob jízdy. U některých kategorií řidičů – osobních vozidel a zejména motocyklů však převažuje nepřiměřená rychlost. Naopak u řidičů nákladních vozidel je více než dvojnásobný podíl nesprávného způsobu jízdy. Více než pětinu vážných následků zavíní řidiči, kteří nerespektovali přednost v jízdě.

Obr. 15: Ekvivalent závažnosti nehod podle kategorie viníků nehody a příčiny nehody (celkový počet = 3 683)



Zdroj: CDV

Z hlediska příčin nehod zaujímá dle hodnocení Policie ČR dominantní pozici hlavní příčina nehody souhrnně označovaná jako nesprávný způsob jízdy. Tato skupina v sobě zahrnuje širokou škálu příčin zaviněných řidiči motorových vozidel. Mezi nimi cca jednu třetinu tvoří dílčí příčina – řidič se plně nevěnoval řízení vozidla. Charakteristiky tohoto přestupku však nejsou přesně definovány a jsou také obtížně prokazatelné. Proto je třeba podrobně tuto příčinu analyzovat a charakterizovat její projevy tak, aby bylo možno tuto příčinu jednoznačně stanovit. Prvním krokem k tomu byly provedeny v rámci Hlubkové analýzy dopravních nehod (viz následující kapitola 1.10). Ukázalo se však, že rozsah analyzovaných nehod není pro solidní analýzu dostatečný a že je třeba

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

vzorek hodnocených nehod podstatně rozšířit, prověřit dosavadní strukturu identifikace a jednoznačně toto chybné jednání specifikovat tak, aby k němu bylo možno nalézt účinná opatření k jeho minimalizaci a odstranění. Tento postup byl zařazen do podpůrných opatření Akčního programu.

Z původního dílčího cíle zaměřeného na agresivní jízdu bylo vyčleněno NEDÁNÍ PŘEDNOSTI V JÍZDĚ, jako jeden z výrazných faktorů ovlivňujících závažnost následků nehod. Základní vzájemné porovnání ukazuje, že vývoj zhruba stagnuje na úrovni roku 2009 a že je nezbytné na tento kritický prvek v silničním provozu zaměřit pozornost a realizovat potřebná účinná opatření.

Tab. 11: Vývoj závažných následků nehod způsobených nedáním přednosti v jízdě

	2009			2015			2015/2009		
	extravilán	intravilán	celkem	extravilán	intravilán	celkem	extravilán	intravilán	celkem
usmrceno do 24 h	51	62	113	52	49	101	1,02	0,92	0,96
těžce zraněno	219	637	856	168	519	687	0,77	0,96	0,90
ekvivalent závažnosti nehod	106	221	327	94	179	273	0,89	0,94	0,92

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Dalším výrazným faktorem identifikovaným v původním dílčím cíli zaměřeném na agresivní jízdu, který výrazně ovlivňuje závažnost následků nehod, bylo NESPRÁVNÉ PŘEDJÍZDĚNÍ A VJETÍ DO PROTISMĚRU. Základní vzájemné porovnání ukazuje na několikanásobně vyšší závažnost následků nehod na komunikacích v extravilánu a jejich nepříznivý vývoj. Zejména na tuto nebezpečnou část silniční sítě je třeba zaměřit pozornost a realizovat na ní potřebná účinná opatření.

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Tab. 12: Vývoj závažných následků nehod způsobených nesprávným předjížděním a vjetím do protisměru

	2009			2015			2015/2009		
	extravilán	intravilán	celkem	extravilán	intravilán	celkem	extravilán	intravilán	celkem
usmrceno do 24 h	94	31	125	95	14	109	1,01	0,45	0,87
těžce zraněno	248	137	385	205	98	303	0,83	0,72	0,79
ekvivalent závažnosti nehod	156	65	221	146	39	185	0,94	0,59	0,84

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Samostatným novým dílčím cílem s jednoznačným věcným vymezením, kterým se doplňuje aktualizovaná NSBSP jsou **NÁKLADNÍ VOZIDLA**, která se významně podílejí na zavinění závažných následků nehod, zejména smrtelných. Nezanedbatelným faktorem z hlediska bezpečnosti a plynulosti silničního provozu je i jejich účast na dopravní nehodě bez jejich zavinění. Z hlediska následků je významný vyšší podíl vozidel s tonáží do 3,5 t a současně i relativně nízký pokles následků vozidel vyšší tonáže. Významným problémem se jeví i podíl nejtěžší kategorie nákladních vozidel s cizí RZ na závažných následcích nehod. Proto je nezbytné na tento druh vozidel v silničním provozu zaměřit rovněž pozornost a realizovat potřebná účinná opatření.

Tab. 13: Závažné následky nehod s účastí nákladních vozidel bez rozlišení kategorie

	nákladní vozidlo jako viník				celkem s účastí nákladního vozidla			
	2009	2013	2014	2015	2009	2013	2014	2015
s účastí nákladního vozidla								
usmrcení	105	72	67	74	218	157	168	172
těžce zranění	313	224	215	214	605	455	405	375
ekvivalent	183	128	121	128	369	271	269	266
celkem – všechny nehody								
usmrcení	832	583	629	660	832	583	629	660
těžce zranění	3 536	2 782	2 762	2 540	3 536	2 782	2 762	2 540
ekvivalent	1 716	1 279	1 320	1 295	1 716	1 279	1 320	1 295
podíl s účastí nákladního vozidla								
usmrcení	12,6 %	12,3 %	10,7 %	11,2 %	26,2 %	26,9 %	26,7 %	26,1 %
těžce zranění	8,9 %	8,1 %	7,8 %	8,4 %	17,1 %	16,4 %	14,7 %	14,8 %
ekvivalent	10,7 %	10,0 %	9,1 %	9,8 %	21,5 %	21,2 %	20,4 %	20,5 %

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Tab. 14: Závažné následky nehod zaviněných nákladním vozidlem dle tonáže

	2009			2015			2015/2009		
	<3,5 t	3,5-12 t	>12 t	<3,5 t	3,5-12 t	>12 t	<3,5 t	3,5-12 t	>12 t
hmotnost									
usmrceno do 24 h	42	29	34	25	25	24	0,60	0,86	0,71
těžce zraněno	144	80	77	77	70	62	0,53	0,88	0,81
ekvivalent závažnosti nehod	78	49	53	44	43	40	0,57	0,87	0,74

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Souhrnná analýza závažných následků nehod zahrnovala i zapříčinění nehod dle státních poznávacích značek v základním členění vozidel registrovaných v ČR a mimo její území.

Tab. 15: Podíl vozidel s cizí SPZ na vážných následcích nehod

	usmrcení					
	všechna vozidla		cizí RZ		cizí RZ (podíl)	
	2009	2015	2009	2015	2009	2015
OA-M1	558	443	29	21	5,2 %	4,7 %
NA-N1	42	25	1	0	2,4 %	0,0 %
NA-N2	30	26	2	1	6,7 %	3,8 %
NA-N3	33	23	8	13	24,2 %	56,5 %
	těžce zranění					
	všechna vozidla		cizí RZ		cizí RZ - podíl	
	2009	2015	2009	2015	2009	2015
OA-M1	2 180	1 560	86	53	3,9 %	3,4 %
NA-N1	153	80	9	6	5,9 %	7,5 %
NA-N2	81	74	8	6	9,9 %	8,1 %
NA-N3	79	60	16	20	20,3 %	33,3 %

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Pozornost byla také věnována analýze statistiky nehodovosti z pohledu četnosti výskytu řidičů, kteří ujedou od nehody. Ukázalo se, že se ve srovnání s ostatními aspekty nehodovosti se dlouhodobě jedná o nízkou četnost (do 1 %).

Podrobnější rozborů jsou dokumentovány v Příloze A, část A – 8.

1.8 POZNATKY Z HLOUBKOVÉ ANALÝZY NEHOD

Nový pohled na příčiny nehod a na přístupy a opatření k jejich prevenci poskytuje systémová práce hloubkového šetření nehod. Toto posouzení je důležitým doplněním policejní statistiky, která posuzuje příčiny nehod pouze z právního zhodnocení jejich zavinění. Z hloubkové analýzy vyplývá, že samostatně nebo ve spolupůsobení s ostatními činiteli se na vzniku dopravní nehody podílí až ze 14 % technický stav vozidla a až z 35 % vliv uspořádání a stavu komunikace. Chyba řidiče byla jako příčina dopravní nehody definována v největším podílu do 65 %.

Významnou podporu pro modifikaci dosavadních nápravných opatření a nalezení efektivnějších řešení poskytuje probíhající projekt CDV – Hloubková analýza silničních dopravních nehod. Tento projekt se systémově zabývá analýzou příčin, průběhu a následků konkrétních nehod bezprostředně po jejich vzniku. K vybraným nehodám s následky na životě a zdraví území města Brna a blízkého okolí vyjíždí tým specialistů na dopravní infrastrukturu, automobilovou techniku a dopravní psychologii, který na místě nehody zjišťuje a zaznamenává veškerá data související s nehodou, účastníky nehody, charakteristikami zúčastněných vozidel, parametry komunikace a provozními podmínkami. Návazně doplňuje tyto informace o podklady od kooperujících lékařů.

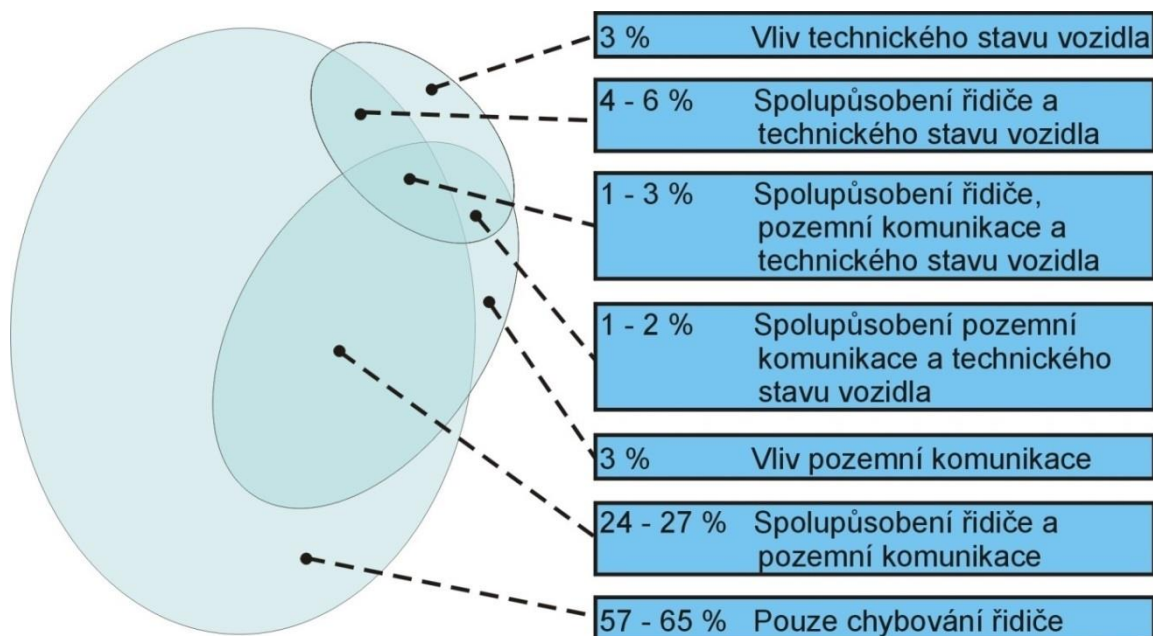
Součástí projektu je i věcně podložený návrh konkrétních řešení pro danou lokalitu, jejichž realizací by bylo možné obdobné nehodě předejít. Z návrhů jednotlivých opatření lze rovněž získat nejen fundovaný přehled o nejfrekventovanějších kauzálních souvislostech nehod, ale i o nejčastěji se vyskytujících závadách vedoucích k nehodám. Na jejich odstranění pak lze cíleně zaměřit potřebná bezpečnostní opatření. Takto získané poznatky jsou promítnuty do revize opatření specifikovaných v Akčním programu NSBSP.

Dále jsou získané poznatky analyzovány a z nich odvozeny obecnější závěry pro systémové odhalení příčin nehod v určitých charakteristických podmínkách. Příčinné souvislosti každé nehody jsou analyzovány z hlediska působení a míry spolupůsobení základních komponent: vozidlo – komunikace – účastník silničního provozu. Toto posouzení není založeno na právním posouzení zavinění nehody, ale na působení konkrétních vlivů. Z dosud provedené analýzy více než 1 000 nehod byl syntetizován zcela unikátní model příčinných souvislostí vedoucích ke vzniku nehody. Tento výsledek je cenným podkladem pro směřování

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

nápravných bezpečnostních opatření, která budou promítnuta i do revidovaného Akčního plánu.

Obr. 16: Kauzální souvislosti vzniku dopravní nehody



Zdroj: CDV

Strukturu příčin chybného chování řidiče a jeho hlavní aspekty podrobněji rozebírají grafy v Příloze A..

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

1.9 VYHODNOCENÍ PŘIPOMÍNEK A DOPORUČENÍ OD ZAJINTERESOVANÝCH SUBJEKTŮ K WEBOVÝM FORMULÁŘŮM A ZÍSKANÝCH PODNĚTŮ PRO REVIZI NSBSP 2020

Překvapivě vysoká četnost odpovědí na žádost o spolupráci při revizi a aktualizaci NSBSP 2020, mnohdy velmi podrobných, dala jasný signál o tom, že bezpečnost silničního provozu je široce vnímána jako závažný humánní, společenský i ekonomický problém. Jasně také projevila, že se od tohoto dokumentu očekává závažná pomoc při řešení problémů bezpečnosti, ale že je také zájem se na těchto řešeních spolupodílet.

V rámci přípravy revize a aktualizace současné Národní strategie bezpečnosti silničního provozu a jejího přijetí tak, aby se mohla již v příštím roce začít realizovat, byly osloveny s žádostí o spolupráci nejen všechny zodpovědné orgány a organizace, ale i všechny subjekty, které mohou svou činností ke zvýšení bezpečnosti na našich silnicích přispět. Byly požádány o návrhy opatření, která by mohla být v silničním provozu zavedena a která považují za dostatečně účinná, aby lépe chránila zdraví a životy našich občanů.

Dále byly subjekty požádány i o připomínky ke struktuře a obsahu webových formulářů pro každoroční vyhodnocování plnění NSBSP 2020, kterými by mohla být zjednodušena práce při jejich zpracování.

Odpovědi zaslala všechna oslovená ministerstva, 11 krajů (kromě kraje Středočeského, Ústeckého a Vysočiny), 65 obcí s rozšířenou působností a dalších 20 organizací i dopravních odborníků.

Veškeré připomínky a podněty byly pečlivě posouzeny a zapracovány do předpokládaného dokumentu.

Základní přehled subjektů, které zaslaly své připomínky a podrobné shrnutí došlých odpovědí je dokumentováno v Příloze A.

1.10 SHRUTÍ PŘÍČIN NEDOSTATEČNÉ REDUKCE POČTU USMRCENÝCH A NEDOSTATEČNÉHO PLNĚNÍ NSBSP 2020

Příčiny vážného ohrožení naplnění strategických cílů NSBSP 2020 v části redukce smrtelných následků nehod je možno shrnout do dvou oblastí:

- a) nedostatečné zajištění systému řízení bezpečnosti silničního provozu a systémové podpory realizace opatření Akčního programu NSBSP 2020 a**
- b) neplnění nebo jen formální naplňování konkrétních bezpečnostních opatření ve specifických problémových oblastech.**

Ad a) systémové příčiny zahrnují:

- nedostatečná politická podpora a nezájem politických představitelů,
- nedostatečná implementace a rozpracování NSBSP 2020 na rozhodovací úrovni i na nižších úrovních řízení,
- minimální koordinace na vertikální i horizontální úrovni, neefektivní struktury řízení bezpečnosti silničního provozu,
- neuspokojivá úroveň zapojení krajů, obcí, zodpovědných subjektů, neziskového a privátního sektoru i občanů,
- složitá vymahatelnost práva a postihu protiprávních jednání,
- nesystémové a nedostatečné financování bezpečnostních aktivit zejména v kontextu s vyšší socio-ekonomických dopadů dopravních nehod na státní rozpočet zajištěné financování,
- nesystémová medializace a nepřesvědčivá propagace bezpečného dopravního systému,
- nedostatečná reflexe na průběžné vyhodnocování plnění NSBSP, chybějící sledování nepřímých ukazatelů, absence posuzování účinnosti zavedených opatření, vyhodnocování efektivity vložených finančních prostředků,
- nezajištěnost průběžného výzkumu aktuálních problémů bezpečnosti, absence systémově orientovaného výzkumu, minimální využití dopravních expertů pro odbornou podporu v oblasti bezpečnosti včetně využití zahraničních zkušeností a přenosu poznatků, chybějící metodická a informační podpora, zejména pro kraje a obce.

Ad b) věcné nedostatky ve specifických dílčích funkcionalitách bezpečného dopravního systému jsou shrnuty v předchozích částech této kapitoly a podrobněji dokumentovány v Příloze A.

2 STRATEGICKÝ PROGRAM

2.1 VÝCHODISKA

Dosud platná Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011–2020 (NSBSP 2020) je založena na:

- Vyhodnocení Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2004–2010.
- Vyhodnocení Revize a aktualizace Strategie na období 2008–2010 (2012).
- Akčním plánem rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR do roku 2020 (s výhledem do roku 2050).
- Průzkumu mezi subjekty v České republice, jejichž činnost se dotýká bezpečnosti silničního provozu.
- Analýze zkušeností z evropských zemí s radikálním snížením závažné nehodovosti (Francie, Španělsko, Portugalsko, Lotyšsko, Litva) a zkušenosti ze zemí s tradičně vysokým standardem bezpečnosti silničního provozu, jako jsou Švédsko, Nizozemsko, Velká Británie, ale i ze sousedních zemí – Rakouska a Německa.

Pro revizi a aktualizaci NSBSP 2020 byla provedena obsáhlá analýza uvedená v Části 1 tohoto dokumentu a současně byly vzaty v úvahu závazné dokumenty přijaté v mezidobí v České republice, na úrovni EU i doporučení globálního dopadu.

Provedená vyhodnocování plnění NSBSP 2020 včetně alarmujícího kontextu s vývojem v ostatních zemí a jeho konfrontace s nově přijatými politickými a koncepčními dokumenty včetně porovnání s obdobnými dokumenty platnými v zahraničí **prokázala vhodnost zvoleného strategického vymezení i jeho metodického postupu.** Potvrdily to i poznatky získané v rámci rozsáhlého průzkumu mezi subjekty zabývajícími se v rámci své kompetence bezpečností silničního provozu, tak i řada expertů v této oblasti.

2.2 KONCEPČNÍ SCHÉMA

Základní struktura NSBSP má pyramidální charakter postavený na dostupných možnostech nápravných opatření, jejich prostředků a nástrojů, kterými jsou řešeny nejzávažnější prioritní problémy bezpečnosti silničního provozu s jasně formulovanými dílčími cíli. Jejich řešení etapově směřuje k naplnění konkrétních strategických cílů stanovených jak globálně, tak i pro příslušné zodpovědné subjekty. Jejich naplňování by mělo postupně vytvářet podmínky k dosažení dlouhodobé vize.

Obr. 17: Konceptní schéma NSBSP 2020



Zdroj: CDV

2.3 VIZE

Na každou dopravní nehodu, jejímž následkem je zmařen lidský život či dojde k těžkému zranění, je třeba pohlížet jako na systémové selhání celé společnosti, nikoliv – jak je tradičně činěno – jako na chybu jednotlivce. Ze střednědobého hlediska je bezesporu potřebné stanovovat si cíle v podobě razantního snižování počtu usmrcených či vážně zraněných osob, definovat příslušné aktivity i opatření, které napomohou jejich splnění.

Nejvýznamnější strategickou vizí, která je akceptována většinou evropských států a byla rovněž přijata jako oficiální přístup v USA, je „Vize 0“, která považuje výhledově za nepřijatelné, aby v silničním provozu došlo k usmrcení nebo vážnému zranění.

Proto

je třeba každou nehodu v silničním provozu, při které dojde k usmrcení nebo těžkému zranění, považovat za mimořádnou událost a také na ni adekvátně reagovat.

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Vize 0 znamená změnu v chápání odpovědnosti. Nejedná se jen o odpovědnost účastníka silničního provozu, který dopravní nehodu zavinil, ale i spoluodpovědnost těch, kteří se podílejí na vytváření parametrů dopravního systému - projektantech dopravního systému, správcích komunikací, výrobcích automobilů, poskytovatelích služeb pro motoristy, policii, složkách záchranného systému, politicích, zákonodárcích, správních či soudních orgánech, ale i dalších subjektech, které chování v dopravním prostoru svojí činností ovlivňují – např. médiích, učitelích, rodičích apod.

„Vize 0“, na které je postavena současně platná NSBSP 2020, je vůdčí vizí i této revidované Národní strategie bezpečnosti silničního provozu.

Z ní je odvezeno i vůdčí motto:

„Bezpečnost na silnicích – právo a zodpovědnost každého z nás“.

Realizace „Vize 0“ si vyžaduje vytvoření bezpečného dopravního systému.

Znamená to změny, které by postupně vytvářely podmínky pro snižování rizika vzniku nehod a především pro minimalizaci jejich závažných následků. Bude tak třeba realizovat změny, které zajistí vytvoření

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

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

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

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

Vytvoření takto koncipovaného bezpečného dopravního systému na pozemních komunikacích vytváří podmínky pro naplnění vytyčených strategických cílů.

2.4 STRATEGICKÉ CÍLE

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

Základním ukazatelem pro evropské porovnání je počet usmrcených na 1 milion obyvatel. Toto konkrétní stanovení základního strategického cíle reflektuje evropský cíl vytyčený v uvedeném „Sdělení Komise“ a současně i etickou ambicí České republiky posunout se v průběhu příští dekády alespoň na celoevropský průměr. Prakticky všechny členské země EU se identifikují se strategickým cílem vytyčeným pro EU a mají jej zakomponován do svých strategií bezpečnosti – viz Příloha B.

Podle deklarovaného evropského cíle by se měl počet usmrcených snížit o polovinu, ze 70 usmrcených osob na milion obyvatel v roce 2009 na cca 35 v roce 2020. Vzhledem k zaostávání České republiky to znamená, že

při alespoň minimální ambici dosažení průměrné evropské bezpečnostní úrovně bychom v roce 2020 měli snížit počet smrtelných obětí nehod o cca 60 % oproti roku 2009, tj. na 360 osob⁶. Naplnění tohoto předpokladu má vysoce humánní cíl - zachránit během této dekády životy více než 3 000 našich spoluobčanů.

V ROCE 2020 BY NEMĚL POČET ZEMŘELÝCH DO 24 HODIN PO NEHODĚ PŘEVÝŠIT HRANICI 333 OSOB.

⁶ Uvedený počet se vztahuje na mezinárodně přijatou definici počtu zemřelých do 30 dnů. V České republice jsou počty zemřelých udávány do 24 h a pro potřeby mezinárodních statistik jsou následně sledovány do 30 dnů. Souhrnné počty jsou tedy u nás k dispozici pro oba časové údaje. S výjimkou mezinárodních porovnání se však u nás používají pouze údaje do 24 h a v tomto dokumentu se proto také s výjimkou mezinárodních srovnání pracuje jen s tímto údajem.

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Realizace nápravných opatření přinese nejen záchranu lidských životů, ale přispěje i ke snížení dalších závažných následků nehod. Z rozboru poklesu počtu těžce zraněných v České republice ve výše zmíněných úspěšných obdobích i v souhrnném pohledu byl jako reálný přijat i další strategický cíl

snížit počet těžce zraněných osob při nehodách v silničním provozu o 40 % na 2 122 osob.

Ze závěrů analytické části vyplývá, že je třeba vzít v úvahu:

- výrazné neplnění hodnot redukce počtu usmrcených v ČR, stanovených strategickým cílem
- zaostávání ČR za ostatními zeměmi EU.

Tabulka v Příloze B dokumentuje jasnou ambici evropských zemí k radikálnímu snížení závažných následků nehod. Vážnost naplňování této ambice vyplývá i z analýz vývoje, které jsou dokumentovány v Analytické části tohoto dokumentu a jeho přílohách.

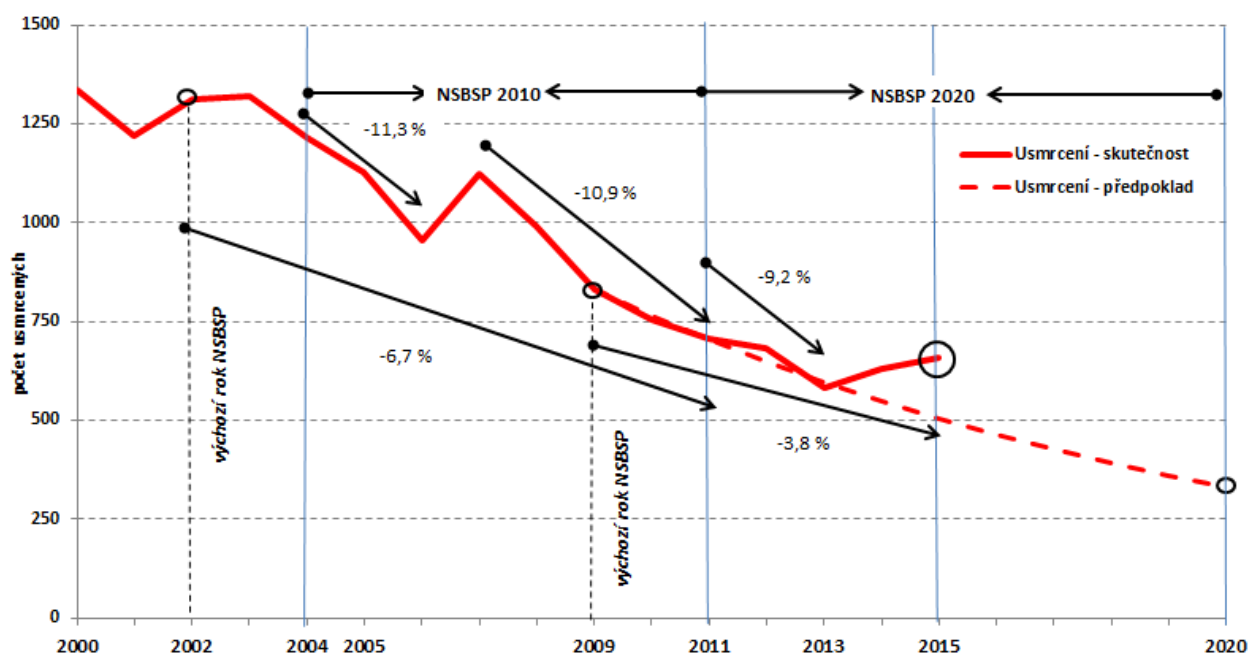
ČESKÁ REPUBLIKA BY SI MĚLA ZACHOVAT SVŮJ ZÁMĚR PATŘIT ALESPŇ K PRŮMĚRU EVROPSKÝCH ZEMÍ A PONECHAT PŮVODNĚ STANOVENÉ STRATEGICKÉ CÍLE V NEZMĚNĚNÉ PODOBĚ.

Že je tato ambice naprosto reálná, dokladuje jednoznačně situace na Slovensku, kde se úspěšně daří závažné následky nehod snižovat dokonce na lepší úroveň než je průměr zemí EU⁷. I podrobnější analýza krátkodobých etap vývoje v ČR (Obr. 18) potvrzuje reálnost tohoto přístupu.

⁷ Slovensko bylo ještě v roce 2008 v pořadí zemí EU na 21. místě (ČR na 18. místě), v roce 2015 se Slovensko posunulo na 11. místo (ČR na 21. místo).

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Obr. 18: Krátkodobé etapy vývoje počtu usmrcených v ČR (do 24 h)



Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Znamená to však zásadní obrat v podpoře realizace opatření navrhovaných v tomto dokumentu po politické, organizační, odborné, legislativní a ekonomické stránce. Nebude-li přistoupeno k řešení tohoto problému s plnou zodpovědností všech orgánů a organizací, naplní se černý scénář pokračování dosavadního zaostávání ČR za ostatními zeměmi EU a její propadnutí do nejzaostalejší skupiny.

Tab. 16: Předpokládaný vývoj hlavních ukazatelů nehodovosti podle aktualizované Strategie 2015 – 2020

	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Usmrcení 24 h	660	576	502	438	382	333
Usmrcení 30 dnů	738	639	554	480	416	360
Těžce zranění	2540	2450	2364	2280	2200	2122
Ekvivalent závažnosti nehod	1295	1188	1093	1008	932	864

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Tab. 17: Strategické cíle dle druhů komunikací (a dle správce)

	výchozí stav 2009			předpoklad 2020		
	usmrcení	těžce zranění	ekvivalent závažnosti	usmrcení	těžce zranění	ekvivalent závažnosti
silniční síť celkem	832	3 536	1 716	333	2 122	864
dálnice	24	70	42	14	58	29
silnice I. tříd	325	892	548	125	520	255
silnice II. a III. tříd celkem	349	1 601	749	140	961	380
<i>Středočeský kraj</i>	<i>67</i>	<i>331</i>	<i>150</i>	<i>27</i>	<i>199</i>	<i>77</i>
<i>Jihočeský kraj</i>	<i>33</i>	<i>126</i>	<i>65</i>	<i>13</i>	<i>76</i>	<i>32</i>
<i>Plzeňský kraj</i>	<i>33</i>	<i>75</i>	<i>52</i>	<i>13</i>	<i>45</i>	<i>24</i>
<i>Karlovarský kraj</i>	<i>12</i>	<i>59</i>	<i>27</i>	<i>5</i>	<i>35</i>	<i>14</i>
<i>Ústecký kraj</i>	<i>38</i>	<i>146</i>	<i>75</i>	<i>15</i>	<i>88</i>	<i>37</i>
<i>Liberecký kraj</i>	<i>12</i>	<i>63</i>	<i>28</i>	<i>5</i>	<i>38</i>	<i>15</i>
<i>Královehradecký kraj</i>	<i>20</i>	<i>104</i>	<i>46</i>	<i>8</i>	<i>62</i>	<i>24</i>
<i>Pardubický kraj</i>	<i>18</i>	<i>91</i>	<i>41</i>	<i>7</i>	<i>55</i>	<i>21</i>
<i>Kraj Vysočina</i>	<i>16</i>	<i>106</i>	<i>43</i>	<i>6</i>	<i>64</i>	<i>22</i>
<i>Jihomoravský kraj</i>	<i>33</i>	<i>127</i>	<i>65</i>	<i>13</i>	<i>76</i>	<i>32</i>
<i>Olomoucký kraj</i>	<i>20</i>	<i>137</i>	<i>54</i>	<i>8</i>	<i>82</i>	<i>29</i>
<i>Zlínský kraj</i>	<i>21</i>	<i>128</i>	<i>53</i>	<i>8</i>	<i>77</i>	<i>27</i>
<i>Moravskoslezský kraj</i>	<i>26</i>	<i>108</i>	<i>53</i>	<i>10</i>	<i>65</i>	<i>26</i>
<i>hl. m. Praha</i>	<i>39</i>	<i>345</i>	<i>125</i>	<i>16</i>	<i>207</i>	<i>68</i>
místní komunikace	121	910	349	48	546	185

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

2.5 DÍLČÍ CÍLE PRO SPECIFICKÉ PROBLÉMOVÉ OBLASTI

V aktualizované NSBSP jsou, obdobně jako v původním dokumentu, aktivity koncentrovány na nejproblémovější skupiny účastníků silničního provozu a nejnebezpečnější rizikové faktory chování v silničním provozu. Dílčí cíl „agresivní způsob jízdy“ je však rozpracován do dvou cílů (původně v něm ale zahrnutých jako problémové oblasti). Dále je doplněn nový dílčí cíl – „nákladní automobily“, tedy nehody, ke kterým dochází z viny řidičů nákladních automobilů nebo když nákladní automobil byl účasten na nehodě, i když ji nezavinil.

Aktualizovaná verze zahrnuje následujících 11 dílčích cílů:

- **děti,**
- **chodci,**
- **cyklisté,**
- **motocyklisté,**
- **mladí a noví řidiči,**
- **stárnoucí populace,**
- **alkohol a jiné návykové látky při řízení,**
- **nepřiměřená rychlost,**
- **nedání přednosti v jízdě**
- **nesprávné předjíždění**
- **nákladní automobily.**

U všech dílčích cílů byly rovněž analyzovány dosažené výsledky jejich plnění a potenciál další redukce. V návaznosti na stanovené strategické cíle byly pak odvozeny hodnoty očekávané redukce, kterých by mělo být dosaženo v roce 2020. Kvantifikace dílčích cílů pro jednotlivé roky 2016 až 2020 je dokumentována v Příloze B.

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Tab. 18: Dílčí cíle snížení závažných následků nehod pro jednotlivé problémové oblasti:

	výchozí stav 2009			předpoklad 2020		
	usmrcení	těžce zranění	ekvivalent závažnosti	usmrcení	těžce zranění	ekvivalent závažnosti
děti	14	190	62	7	95	31
chodci	157	729	339	80	421	185
cyklisté	72	430	180	37	280	107
motocyklisté	88	627	245	43	367	135
mladí a noví řidiči	153	741	338	83	358	173
stárnoucí populace	141	473	259	105	345	191
alkohol a jiné návykové látky při řízení	123	376	217	48	197	97
nepřiměřená rychlost	370	1 151	658	162	530	295
nedání přednosti v jízdě	113	856	327	71	521	201
nesprávné předjíždění	125	385	221	76	230	134
nákladní automobily	105	313	183	52	171	95

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

2.6 NÁPRAVNÁ OPATŘENÍ

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

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

Bezpečná pozemní komunikace

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

Navrhovaná nosná opatření v této oblasti jsou následující:

- důsledná aplikace požadavků evropské směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury na komunikacích na síti TEN-T a použití nástrojů této směrnice na dobrovolné bázi na ostatních komunikacích,
- aplikace příslušných zákonů a návazných legislativních předpisů pro bezpečnější pozemní komunikace,
- výstavba obchvatů měst a obcí,
- úpravy dopravního prostoru pro zranitelné účastníky silničního provozu,
- úpravy křižovatek,
- zkvalitnění dopravního značení, vybavení komunikací a povrchových vlastností vozovek,
- zabezpečení železničních přejezdů,
- nasazování systémů ITS/dopravní telematiky pro monitorování a řízení provozu.

Podrobně jsou opatření rozvedena v kapitole 3.

Bezpečné dopravní prostředky

Je třeba v maximálně možné míře podporovat zavádění bezpečných dopravních prostředků do každodenní praxe, současně napomáhat zavádění jejich nových bezpečnostních prvků, jež mají potenciál zabránit vzniku vážných či dokonce smrtelných zranění účastníků silničního provozu.

Navrhovaná nosná opatření v této oblasti jsou následující:

- efektivní zajištění státního odborného dozoru, technických kontrol v STK a silničních technických kontrol ze strany Policie ČR,
- aplikace systémů ITS ve vozidlech, zejména tzv. spolupracujících systémů ITS,
- rozšíření informovanosti řidičů o pasivní bezpečnosti vozidel a možnostech nových technologií a jejich dopadu na bezpečnost,

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

- dobře řešené rozhraní člověk–stroj (human–machine interface/interaction),
- zavedení systému e-Call

Bezpečné chování

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

Nosná opatření v této oblasti se zaměří na:

- zajištění průběžného vzdělávání dětí, mládeže a profesionálních řidičů,
- preventivně informační aktivity zaměřené na rizikové kategorie účastníků silničního provozu,
- zdůrazňování vlivu alkoholu, návykových látek a léků na bezpečnost všech účastníků provozu,
- podpora zkvalitnění výuky v autoškolách.

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

Nosná opatření v této oblasti se zaměří na:

- zvýšení vymahatelnosti práva,
- legislativní úpravy,
- kroky vedoucí ke zvýšení efektivnosti sankčně motivačního systému,
- zefektivnění dohledu nad dodržováním pravidel silničního provozu,
- zpřísnění legislativních postihů za nebezpečné a rizikové chování ohrožující ostatní účastníky.

Tyto tři základní sady opatření jsou doplněny řadou podpůrných opatření, která mají průřezový charakter, vztahují se na více složek výše strukturovaných bezpečnostních opatření a jsou označena jako podpůrná.

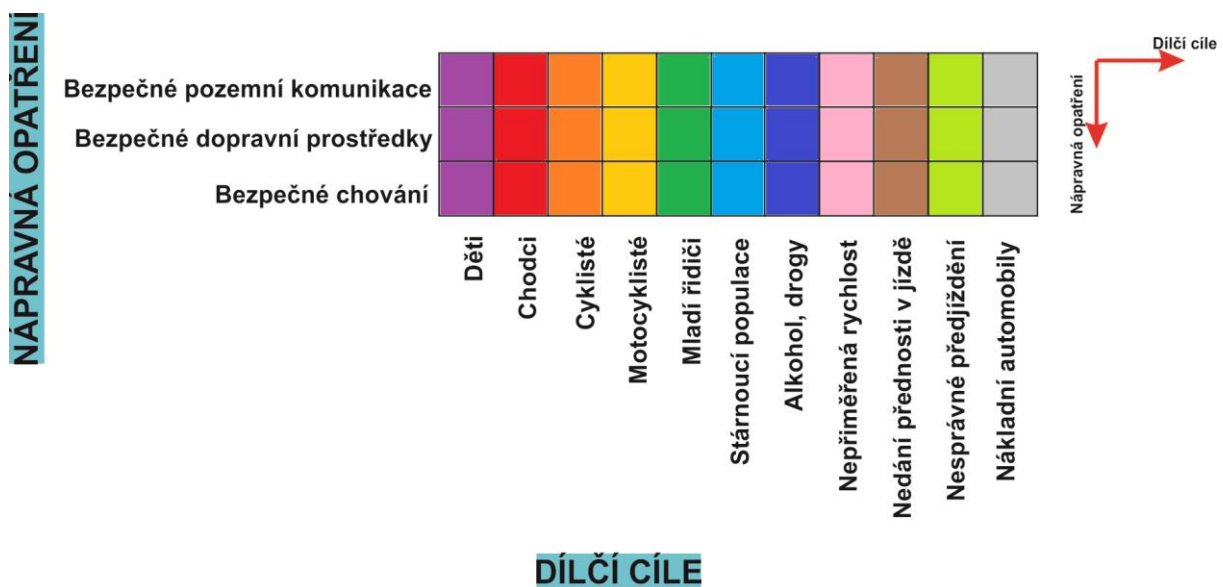
Podpůrná opatření pro naplnění cílů NSBSP.

Zahrnují nezbytné informační, výzkumné, analytické, legislativní, propagační, posttraumatické a další aktivity, které jsou potřebné pro podporu plnění základních tří skupin nápravných opatření a současně i pro zajištění komplexní funkce bezpečného dopravního systému na pozemních komunikacích. Jsou uvedeny v kapitole 3.4.

2.7 SPOLUPŮSOBENÍ SLOŽEK BEZPEČNÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU A DÍLČÍCH CÍLŮ PRO SPECIFICKÉ OBLASTI

Účinnost opatření pro zvyšování bezpečnosti silničního provozu je podmíněna komplexním pohledem na všechny vlivy, které vedou ke vzniku rizikových situací v silničním provozu a k dopravním nehodám. Z toho vyplývá i nezbytnost vzájemné provázanosti jednotlivých nápravných opatření. Přesto je potřebné všechna opatření důsledně posuzovat, zda mají očekávaný pozitivní dopad i na tyto specifické skupiny. Je třeba mít neustále na paměti, že při hledání účinných řešení se nelze soustředit pouze na jeden typ opatření, ale je rovněž nezbytné podpořit jeho účinnost dalšími opatřeními.

Obr. 19: Vzájemná provázanost složek bezpečného dopravního systému a dílčích cílů pro specifické oblasti



Zdroj: CDV

2.8 ZODPOVĚDNOST ZA PLNĚNÍ STRATEGIE

Při realizaci Strategie spolupůsobí široká škála subjektů, které mají různé kompetence, jinou míru zodpovědnosti, odlišnou věcnou i územní působnost, rozdílné právní postavení a neporovnatelné finanční a personální možnosti.

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

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH – PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS.

Zkušenosti z období dosavadní realizace NSBSP 2020 ukázaly na potřebu cíleného oslovení věcně příslušných subjektů a vymezení jasného prostoru pro jejich spolupráci. Cestou k tomu je nalezení společných charakteristik zúčastněných subjektů, návazně na ně vymezení jejich zapojení do plnění úkolů daných strategií a adresná specifikace jejich činností v příslušném akčním programu. Proto byly jak ve stadiu přípravy NSBSP 2020, tak i při přípravě této aktualizace, osloveny všechny subjekty, které mohou svými aktivitami ke snížení nehodovosti přispět. Cílem je, aby strategie nebyla pouze formálním dokumentem, sice věcně profesně zpracovaným, ale aby reflektovala jejich potřeby, možnosti i nezbytné podmínky potřebné k realizaci nápravných opatření, a tím byly vytvořeny podmínky pro naplnění jejího ducha. Postupně byly osloveny kraje, obce s rozšířenou působností, autoškoly, dopravci, dopravní podniky, firmy i soukromé subjekty, nevládní organizace a spolky. Jejich zájem o spolupráci byl překvapivě vysoký a jejich odpovědi obsahovaly obrovské množství návrhů, impulzů a obecných podnětů k řešení situace. Z tohoto pohledu byly tyto subjekty rozčleněny do čtyř základních skupin:

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

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

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

i Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD), státní příspěvková organizace zřízená Ministerstvem dopravy. Jejím základním předmětem je výkon vlastnických práv státu k nemovitostem tvořícím dálnice a silnice I. třídy, zabezpečení správy, údržby a oprav dálnic a silnic I. třídy a zabezpečení výstavby a modernizace dálnic a silnic I. třídy.

Obdobně významnou roli má i Ministerstvo vnitra, které je prostřednictvím policie odpovědné za dozor a dohled v silničním provozu i prevenci v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

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

Pro profesní organizace (autoškoly, dopravce, dopravní podniky apod.) je doprava hlavní činností, a proto by zajištění bezpečného silničního provozu mělo být jedním z hlavních kvalitativních kritérií jejich činnosti. Nezastupitelnou úlohou profesních sdružení je zajišťovat koordinaci činností a aktivit sdružených členů. Soukromé společnosti zaměstnávající řidiče pak mají významnou zodpovědnost vůči společnosti a měly by vytvářet vlastní vnitřní politiku bezpečné a udržitelné mobility napomáhající k méně rizikovému chování jejich zaměstnanců v silničním provozu. Pojišťovny by pak měly vhodným nastavením pojistných podmínek napomáhat k méně rizikovému chování na silnicích. Současně by měly vytvořit podmínky pro potřebnou pozitivní motivaci, která povede dopravní firmy k zavádění interních bezpečnostních směrnic a opatření vedoucích ke snížení nehodovosti a jejich následků.

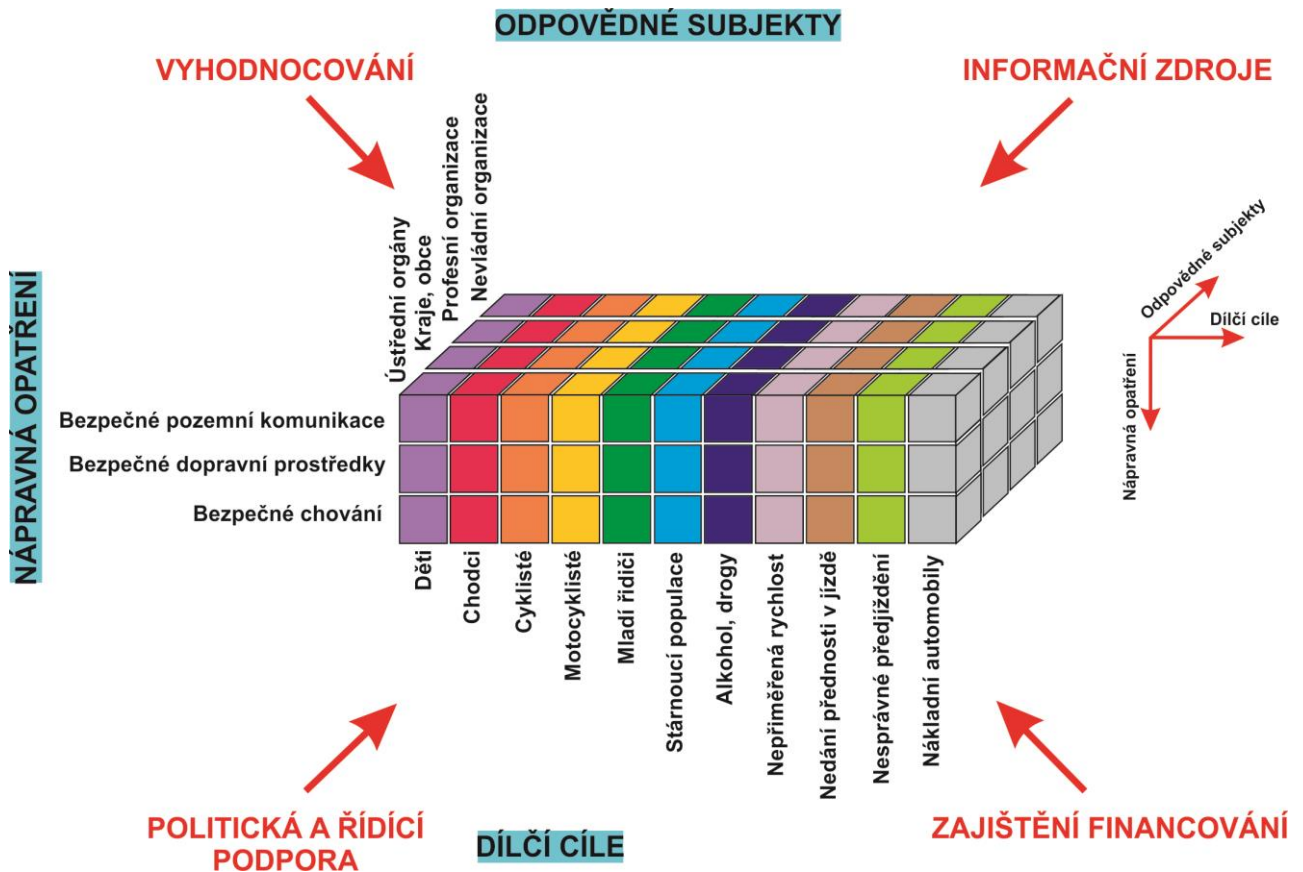
Nevládní organizace a spolky mohou napomoci identifikovat skryté problémy a přispět k mobilizaci veřejnosti. Svou roli mohou dále sehrát při aktivitách směřujících ke vzdělávání a zvyšování podvědomí o nebezpečí na silnicích.

Matrice vzájemné provázanosti prioritních problémů a nápravných opatření bude mít tedy jinou obsahovou náplň pro každou skupinu výše uvedených zodpovědných subjektů. Každý zodpovědný subjekt tak může najít svou roli v konkrétní prioritní oblasti a své úkoly mezi přijímanými nápravnými opatřeními. Přitom je naprosto nezbytná jejich vzájemná spolupráce.

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Komplexní činnost celého systému je schematicky shrnuta do tzv strategické kostky – viz Obr. 20. Její funkce však závisí na zajištění vnějších podmínek, které jsou rozvedeny v následující kapitole.

Obr. 20: Schéma komplexního fungování NSBSP – STRATEGICKÁ KOSTKA



Zdroj: CDV

3 AKČNÍ PROGRAM

Akční program je realizační částí revize a aktualizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011–2020 s platností od roku 2017. Vychází z **Analytické části** a je podrobným rozpracováním **Strategického plánu** do prováděcího dokumentu.

Podrobně specifikuje jednotlivé aktivity, jejichž realizace směřuje k naplnění základních strategických cílů i podpůrných dílčích cílů. V Akčním programu jsou specifikovány aktivity jak pro subjekty vrcholné státní správy a samosprávy, jejichž odpovědným plněním se předpokládá významné přispění k naplnění NSBSP, tak i pro jednotlivé subjekty působící na poli bezpečnosti silničního provozu, které ji mají ve své náplni.

Akční program je dělen do tří částí zaměřených na základní složky tvořící bezpečný dopravní systém:

- **bezpečná pozemní komunikace** zahrnující inteligentní dopravní systém (dále jen komunikace – **K**)
- **bezpečné dopravní prostředky** (dále jen vozidlo – **V**)
- **bezpečné chování** (dále jen účastník – **Ú**).

Současně je doplněn i o

- **podpůrná opatření k realizaci** a naplnění cílů NSBSP (dále jen podpora – **P**).

Postupné vytváření bezpečného dopravního systému vede ke zlepšení všech aspektů bezpečnosti silničního provozu. V **Analytické části** bylo identifikováno 11 nejvíce kritických skupin účastníků silničního provozu a nejnebezpečnějších rizikových faktorů chování v silničním provozu. V případě, že navržená průřezová opatření a dílčí aktivity dostatečně nepokrývají vyřešení těchto problémových aspektů, jsou doplněna o specificky cílená opatření a aktivity. Dopad na jednotlivé specifické problémové oblasti bude sledován dle měřitelných dílčích cílů v přímých i nepřímých ukazatelích uvedených v kapitole 5.

Původní členění dle oblastí zacílení aktivit Akčního programu je ponecháno v původní podobě. Vzhledem k tomu, že se jedná o „Revizi a aktualizaci“ NSBSP 2020 jsou do Akčního programu přidány aktivity cíleně zaměřené na nově zařazené kritické skupiny či nebezpečné jednání. V Akčním programu byly maximálně využity podněty, návrhy a připomínky získané z oslovení široké škály subjektů zabývajících se bezpečností silničního provozu (viz kapitola 1.10). Aktivity, které byly v uplynulém období naplněny, již Akční program neuvádí.

V Akčním programu je barevně odlišena odpovědnost za plnění jednotlivých aktivit.

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

ústřední orgány státní správy	orgány regionální a místní samosprávy, vč. přenesené působnosti státní správy, a územní orgány státní správy	firmy, pojišťovny, profesní organizace	nevládní neziskové organizace, spolky, příjemci podpory z FZŠ
-------------------------------	--	--	---

KOMUNIKACE

OPATŘENÍ K1

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

AKTIVITA	odpovídá				termín
	státní správa	kraje, obce	firmy	NNO	
<p>K1.1</p> <p>Provádět bezpečnostní audit ve všech fázích projektové dokumentace na novostavbách na síti TEN-T, na ostatní síti minimálně ve Fázi 2 – posouzení Dokumentace pro územní rozhodnutí a Dokumentace pro stavební povolení, u změny dokončených staveb minimálně na dokumentace pro stavební povolení nebo ohlášení stavby.</p> <p style="color: red;">Zaměřeno na dílčí cíl: děti, chodci, cyklisté, motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, nepřiměřená rychlost, nedání přednosti v jízdě, nesprávné předjíždění, nákladní automobily.</p>	MD ŘSD		správci PK		průběžně
<p>K1.2</p> <p>Provádět bezpečnostní inspekce v rozsahu vymezeném v kapitole 4.1 „Metodiky provádění bezpečnostní inspekce pozemních komunikací“ na všech druzích pozemních komunikací.</p> <p style="color: red;">Zaměřeno na dílčí cíl: děti, chodci, cyklisté, motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, nepřiměřená rychlost, nedání přednosti v jízdě, nesprávné předjíždění, nákladní automobily.</p>	MD ŘSD		správci PK		průběžně
<p>K1.3</p> <p>Postupně sanovat nehodové lokality identifikované dle mapového portálu http://sykrik.vectormap.cz/ a dle metodiky http://ideko.cdv.cz/</p>	MD ŘSD		správci PK		průběžně

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Zaměřeno na dílčí cíl: děti, chodci, cyklisté, motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, nepřiměřená rychlost, nedání přednosti v jízdě, nesprávné předjíždění, nákladní automobily.					
K1.4 Provádět prohlídky pozemních komunikací na síti TEN-T dle metodiky www.audit-bezpecnosti.cz .	MD ŘSD		správci PK		průběžně
Zaměřeno na dílčí cíl: děti, chodci, cyklisté, motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, nepřiměřená rychlost, nedání přednosti v jízdě, nesprávné předjíždění, nákladní automobily.					
K1.5 Na základě vyjádření PČR k nehodovému úseku či místu vážné dopravní nehody postupně odstraňovat tyto úseky a povinně poskytnout zpětnou informaci, jaká úprava nehodového úseku/rizikové lokality byla provedena správcem PK.	MD ŘSD		správci PK,		průběžně, nejpozději do 12 měsíců od oznámení
Zaměřeno na dílčí cíl: děti, chodci, cyklisté, motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, nepřiměřená rychlost, nedání přednosti v jízdě, nesprávné předjíždění, nákladní automobily.					
K1.6 Zajistit v každém kraji alespoň jednoho odborně vyškoleného bezpečnostního auditora dopravně inženýrských úseků krajských úřadů (směrnice „Bezpečná infrastruktura“).		kraje			průběžně
Aktivita nutná k realizaci aktivity K1.1 - K1.4.					
K1.7 Zajistit dostatečný počet vyškolených odborníků dopravně inženýrských úseků Policie ČR pro provádění bezpečnostních inspekcí a bezpečnostních auditů.	MV				průběžně
Aktivita nutná k realizaci aktivity K1.1 - K1.4.					

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

OPATŘENÍ K2

APLIKACE PŘÍSLUŠNÝCH ZÁKONŮ A NÁVAZNÝCH LEGISLATIVNÍCH PŘEDPISŮ PRO BEZPEČNĚJŠÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE

AKTIVITA	odpovídá				termín
	státní správa	kraje, obce	firmy	NNO	
<p>K2.1</p> <p>Dodržovat zákaz zřizování a provozování reklamních zařízení podél dálnic a silnic I. třídy, s výjimkou označení provozoven nacházejících se v blízkosti pozemní komunikace a nabízejících služby bezprostředně související se silničním provozem. Aplikovat i na silnice I. třídy a nižší.</p> <p style="color: red;">Zaměřeno na dílčí cíl: děti, chodci, cyklisté, motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, nedání přednosti v jízdě, nesprávné předjíždění, nákladní automobily.</p>	MD ŘSD		správci PK		průběžně
<p>K2.2</p> <p>Zintenzívnit a pravidelně vyhodnocovat kontrolní činnosti v oblasti dodržování zákonných podmínek pro provozování reklamních zařízení v ochranných pásmech všech typů pozemních komunikací a plnění zákonných povinností vlastníků reklamních zařízení a silničního správního úřadu při odstraňování reklamních zařízení provozovaných v rozporu se zákonem, zejména:</p> <ul style="list-style-type: none"> revidovat povolení ke zřízení a provozování reklamních zařízení v ochranných pásmech dálnic a zajistit odstranění všech nepovolených reklamních zařízení. revidovat smlouvy o pronájmu silničních pomocných pozemků podél dálnic a silnic I. třídy za účelem umístění reklamních zařízení a tyto smlouvy dále neprodlužovat. zjistit a odstranit reklamní zařízení povolena v režimu zvláštního užívání pozemní komunikace, u kterých vlastník reklamního zařízení nevybavil místo zabezpečením proti střetu vozidel s reklamním zařízením. <p style="color: red;">Podpora K2.1 a jeho realizace v praxi.</p>	MD ŘSD		správci PK		průběžně

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

<p>K2.3</p> <p>Stanovit jednotný postup správců PK pro odhalování nepovolených reklamních zařízení nacházejících se v blízkosti PK, včetně legislativní úpravy postihu nečinnosti správce PK.</p>	<p>MD</p>				<p>do 2020</p>
<p>Realizace aktivity K2.1 v praxi.</p>					
<p>K2.4</p> <p>Stanovit legislativní podmínky pro řešení stromů, dle aktualizace TP 99, které tvoří pevné překážky v pozemních komunikacích a jsou vysazeny v rozporu s normou pro projektování pozemních komunikací.</p>	<p>MŽP</p>				<p>do 2020</p>
<p>Zaměřeno na dílčí cíl: cyklisté, motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, alkohol a jiné návykové látky při řízení, nepřiměřená rychlost, nedání přednosti v jízdě, nesprávné předjíždění, nákladní automobily.</p>					

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

OPATŘENÍ K3					
VÝSTAVBA OBCHVATŮ MĚST A OBCÍ					
AKTIVITA	odpovídá				termín
	státní správa	kraje, obce	firmy	NNO	
<p>K3.1</p> <p>Zajistit postupnou výstavbu obchvatů měst a obcí a zpracovat návrhy výstavby obchvatů měst a obcí, s přihlédnutím ke kategorii komunikace, dopravnímu zatížení, velikosti sídla, nákladům a dalším aspektům.</p> <p style="color: red;">Zaměřeno na dílčí cíl: děti, chodci, cyklisté, motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, nepřiměřená rychlost, nedání přednosti v jízdě, nesprávné předjíždění, nákladní automobily.</p>	MD ŘSD				průběžně

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

OPATŘENÍ K4					
ÚPRAVY DOPRAVNÍHO PROSTORU PRO ZRANITELNÉ ÚČASTNÍKY SILNIČNÍHO PROVOZU					
AKTIVITA	odpovídá				termín
	státní správa	kraje, obce	firmy	NNO	
K4.1 Prosazovat systematický rozvoj „Zón 30“ na obslužných komunikacích. <i>Zaměřeno na dílčí cíle: děti, chodci, cyklisté, stárnoucí populace.</i>					průběžně
K4.2 Instalovat vjezdové ostrůvky na stávajících komunikacích a nových stavbách. <i>Zaměřeno na dílčí cíle: děti, chodci, cyklisté, stárnoucí populace.</i>	MD ŘSD		správci PK		průběžně
K4.3 Realizovat dělicí pásy, parkovací a odbočovací pruhy na silnicích I., II. a III. třídy. <i>Zaměřeno na dílčí cíle: nedání přednosti, chodci.</i>	MD ŘSD		správci PK		průběžně
K4.4 Zajistit úpravy bezpečného dopravního prostoru. <i>Zaměřeno na dílčí cíl děti, chodci, cyklisté.</i>	MD ŘSD		správci PK		průběžně
K4.5 Zlepšovat přehlednost přechodů pro chodce a míst pro přecházení a zajištění jejich řádné viditelnosti. <i>Zaměřeno na dílčí cíl: chodci.</i>	MD ŘSD		správci PK		průběžně
K4.6 Zavádět dynamickou detekci přítomnosti chodce na přechodu tam, kde je to nezbytné s ohledem na bezpečnost chodce a řidiče. <i>Zaměřeno na dílčí cíl: chodci.</i>					průběžně
K4.7 Budovat bezpečnou cyklistickou infrastrukturu. Pro bezpečnost a komfort oddělené přepravy chodců a cyklistů budovat cyklistické přejezdy.					průběžně

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

http://www.czrso.cz/file/norma-csn-73-61-10-a-cyklistika/					
Zaměřeno na dílčí cíl: cyklisté a chodci.					
K4.8 Rozvíjet sdílený prostor na místních komunikacích.					průběžně
Zaměřeno na dílčí cíl: cyklisté a chodci.					

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

OPATŘENÍ K5					
ÚPRAVY KŘÍŽOVATEK					
AKTIVITA	odpovídá				termín
	státní správa	kraje, obce	firmy	NNO	
K5.1 Revidovat stavební uspořádání, srozumitelnost a viditelnost dopravního značení (nejen u křižovatek). <i>Zaměřeno na dílčí cíl: děti, chodci, cyklisté, motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, nepřiměřená rychlost, nedání přednosti v jízdě, nesprávné předjíždění, nákladní automobily.</i>	MD ŘSD		správci PK		průběžně
K5.2 Uplatňovat technická opatření na křižovatkách k zamezení nedání přednosti v jízdě a to jak v extravilánu, tak i intravilánu. <i>Zaměřeno na dílčí cíl: nedání přednosti v jízdě.</i>	MD ŘSD		správci PK		průběžně
K5.3 Revidovat rozhledové trojúhelníky křižovatek pozemních komunikací. <i>Zaměřeno na dílčí cíl: chodci, cyklisté, motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, nedání přednosti v jízdě, nákladní automobily.</i>	MV MD ŘSD		správci PK		průběžně
K5.4 Zajistit výstavbu okružních křižovatek jako jednoho z činitelů bezpečné pozemní komunikace. <i>Zaměřeno na dílčí cíl: chodci, cyklisté, motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, nedání přednosti v jízdě, nepřiměřená rychlost, nákladní automobily.</i>	MD ŘSD		správci PK		průběžně

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

OPATŘENÍ K6					
ZKVALITNĚNÍ DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ, VYBAVENÍ KOMUNIKACÍ A POVRCHOVÝCH VLASTNOSTÍ VOZOVEK					
AKTIVITA	odpovídá				termín
	státní správa	kraje, obce	firmy	NNO	
K6.1 Průběžně seznamovat odpovědné krajské pracovníky s novelami TP formou školení pro správce PK, resp. pro odpovědné pracovníky v terénu.	MD		správci PK		průběžně
<i>Realizace opatření K do praxe.</i>					
K6.2 Ověřovat a zavádět nové prvky dopravního značení a vybavení silnic a dálnic.	MD ŘSD				průběžně
<i>Zaměřeno na dílčí cíl: chodci, cyklisté, motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, nedání přednosti v jízdě, nepřiměřená rychlost, nákladní automobily.</i>					
K6.3 Revidovat vybavení komunikací z hlediska bezpečnosti a odstraňovat zjištěné nedostatky.	MD ŘSD		správci PK		průběžně
<i>Zaměřeno na dílčí cíl: chodci, cyklisté, motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, nedání přednosti v jízdě, nepřiměřená rychlost, nákladní automobily.</i>					
K6.4 Odstraňovat, případně chránit pevné překážky v ochranném pásmu silnic.	MD ŘSD		správci PK		průběžně
<i>Zaměřeno na dílčí cíl: cyklisté, motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, nepřiměřená rychlost, nákladní automobily.</i>					
K6.5 Kontrolovat plnění povinnosti řádné péče správců pozemních komunikací, včetně údržby krajnic, příkopů a silniční zeleně; stanovit sankce za zjištěné nedostatky.	MD ŘSD		správci PK		průběžně
<i>Realizace aktivity v praxi.</i>					

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

<p>K6.6</p> <p>Zajistit pravidelné měření a hodnocení proměnných parametrů vozovek správci pozemních komunikací, označování nevyhovujících úseků dopravními značkami.</p>	MD ŘSD		správci PK		průběžně
<p>Zaměřeno na dílčí cíl: chodci, cyklisté, motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, nedání přednosti v jízdě, nepřiměřená rychlost, nákladní automobily.</p>					
<p>K6.7</p> <p>Systematicky odstraňovat úseky s nevyhovujícími povrchovými parametry vozovek.</p>	MD ŘSD		správci PK		průběžně
<p>Zaměřeno na dílčí cíl: chodci, cyklisté, motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, nedání přednosti v jízdě, nepřiměřená rychlost, nákladní automobily.</p>					
<p>K6.8</p> <p>Instalovat svodidla proti podjetí v místech nebezpečí vyjetí s častými nehodami takového typu.</p>	MD ŘSD		správci PK		průběžně
<p>Zaměřeno na dílčí cíl: motocyklisté.</p>					
<p>K6.9</p> <p>Ověřovat možnosti prvků fyzického oddělení protisměrných jízdních pruhů na dvoupruhových silnicích, s jejich následnou instalací na vybraných úsecích.</p>	MD ŘSD		správci PK		průběžně
<p>Zaměřeno na dílčí cíl: motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, nedání přednosti v jízdě, nesprávné předjíždění, nákladní automobily.</p>					
<p>K6.10</p> <p>Ověřovat nové účinné informace směrem k řidiči v místech práce na silnici a jejich řádné označování, a to zejména prostřednictvím kooperativních systémů ITS. Dále ověřovat varování řidičů o překážkách při jízdě za snížené viditelnosti (mlha, sněžení, hustý déšť apod.) jako např. varování o dopravní nehodě nebo o koloně před řidičem či o pomalu jedoucím vozidle údržby, příp. se světelným vozíkem.</p>	MD ŘSD		správci PK		průběžně
<p>Podpůrná činnost pro realizaci K6.</p>					
<p>K6.11</p> <p>V místech častých střetů dopravních prostředků s volně žijícími živočichy na komunikacích uplatnit vhodná opatření k jejich omezení.</p>			správci PK		průběžně

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Zaměřeno na dílčí cíl: motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, nákladní automobily.

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

OPATŘENÍ K7					
ZABEZPEČENÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ					
AKTIVITA	odpovídá				termín
	státní správa	kraje, obce	firmy	NNO	
<p>K7.1</p> <p>Zkvalitnit dopravní značení na železničních přejezdech v kříženích s pozemními komunikacemi všech tříd, včetně polních, lesních a účelových komunikací.</p> <p><i>Zaměřeno na dílčí cíl: děti, chodci, cyklisté, motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, nedání přednosti v jízdě, nákladní automobily.</i></p>	MD ŘSD		SŽDC, správci PK		průběžně
<p>K7.2</p> <p>Zajistit průběžnou údržbu rozhledových polí úrovnových křížení pozemních komunikací s dráhami.</p> <p><i>Realizace opatření K7 v praxi.</i></p>	MD ŘSD		SŽDC, správci PK		průběžně
<p>K7.3</p> <p>Zlepšovat technické zabezpečení železničních přejezdů moderními systémy pro monitorování a detekci dopravně bezpečnostních deliktů, a to včetně konkrétních viníků. Dále ověřovat a postupně nasazovat kooperativní systémy ITS pro informování řidičů v blízkém okolí přejezdu o blížícím se vlaku.</p> <p><i>Zaměřeno na dílčí cíl: chodci, cyklisté, motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, nepřiměřená rychlost, nákladní automobily.</i></p>			SŽDC		průběžně
<p>K7.4</p> <p>Provádět bezpečnostní inspekce a důsledné odstraňování bezpečnostních rizik na železničních přejezdech.</p> <p><i>Realizace opatření K7 v praxi.</i></p>	MV MD ŘSD		SŽDC		průběžně

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

OPATŘENÍ K8					
NASAZOVÁNÍ SYSTÉMŮ ITS PRO MONITOROVÁNÍ A ŘÍZENÍ PROVOZU					
AKTIVITA	odpovídá				termín
	státní správa	kraje obce	firmy	NNO	
<p>K8.1</p> <p>Instalovat informační a řídicí systémy na nově budovaných dálnicích a silnicích I. třídy a rozšiřovat a modernizovat je na stávajících komunikacích.</p> <p><i>Zaměřeno na dílčí cíl: motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, nepřiměřená rychlost, nákladní automobily.</i></p>	MD ŘSD		správci PK		do 2020
<p>K8.2</p> <p>Instalovat systémy na monitorování a vyhodnocování dopravní situace s možností dalších funkcionalit (detekce odcizených vozidel, kontrola platnosti technické kontroly, dálniční známky, pojištění vozidla apod.).</p> <p><i>Zaměřeno na dílčí cíl: motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, nákladní automobily.</i></p>	MD ŘSD		správci PK		do 2020
<p>K8.3</p> <p>Postupně zavádět systémy pro detekci jízdy (chůze) na červenou, s možností nepřetržitého snímání dopravních situací na křižovatkách a rozlišení registračních značek přestupců.</p> <p><i>Zaměřeno na dílčí cíl: chodci, motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, nákladní automobily.</i></p>			správci PK		do 2020
<p>K8.4</p> <p>Postupně vybavovat dálniční síť systémy pro automatickou kontrolu vozidel, jejichž řidiči nedodržují pravidla silničního provozu, zejména dovolenou rychlost a bezpečnou vzdálenost, s možností identifikace registrační značky.</p> <p><i>Zaměřeno na dílčí cíl: motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, nepřiměřená rychlost, nákladní automobily.</i></p>	MD ŘSD				do 2020
<p>K8.5</p> <p>Postupně vybavovat dálniční síť a síť silnic pro motorová vozidla systémy pro varování před nehodou nebo nebezpečím a kooperativními systémy ITS, které</p>	MD ŘSD				do 2020

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

usnadní komunikaci vozidla s ostatními vozidly nebo s inteligentní dopravní infrastrukturou.					
Zaměřeno na dílčí cíl: motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, nepřiměřená rychlost					
K8.6 Vytipovat místa pro postupné zavádění systémů vysokorychlostního vážení (WIM) a odstavné plochy pro nízkorychlostní vážení vozidel.	MV		správci PK		do 2020
Zaměřeno na dílčí cíl: nákladní automobily.					
K8.7 Pilotní testování a postupné zavádění inteligentních dopravních systémů snižujících nehodovost v silničním provozu či snižující následky nehod v podmínkách ČR.	MD ŘSD		správci PK		do 2020
Zaměřeno na dílčí cíl: cyklisté, motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, nákladní automobily.					
K8.8 Zavést informační služby pro efektivní využívání parkovacích míst a usnadnění rozhodování (řidičů či dopravních společností) o tom, kdy a kde parkovat na transevropské silniční síti v České republice.	MD ŘSD				do 2020
Zaměřeno na dílčí cíl: nákladní automobily.					
K8.9 Zprovoznit systém eCall.	MV MD ŘSD	kraje			2017
Zaměřeno na dílčí cíl: motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, nákladní automobily.					
K8.10 Napojit informace o tísňovém volání eCall do systému JSDI.	MD ŘSD				2017
Zaměřeno na dílčí cíl: motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, nákladní automobily.					

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

VOZIDLO					
OPATŘENÍ V1					
ZAJIŠTĚNÍ STÁTNÍHO ODBORNÉHO DOZORU					
AKTIVITA	odpovídá				termín
	státní správa	kraje obce	firmy	NNO	
V1.1 Zajistit intenzivní kontroly technického stavu motorových a nemotorových vozidel. <i>Zaměřeno na dílčí cíl: mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, nákladní automobily.</i>	MV		CSPSD		průběžně
V1.2 Zajistit intenzivní silniční technické kontroly vozidel ozbrojených sil (především nákladních vozidel). <i>Zaměřeno na dílčí cíl: nákladní automobily.</i>	MO				průběžně
V1.3 Zajistit nízkorychlostní a vysokorychlostní vážení vozidel. <i>Zaměřeno na dílčí cíl: nákladní automobily.</i>	MD ŘSD MV MF	kraje	CSPSD		průběžně
V1.4 Zabezpečit intenzivní a účinný státní odborný dozor a dohled ze strany Policie ČR nad provozovateli silniční dopravy. <i>Zaměřeno na dílčí cíl: nákladní automobily.</i>	MD MV	kraje			průběžně

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

OPATŘENÍ V2					
ROZŠÍŘENÍ INFORMOVANOSTI ŘIDIČE O MOŽNOSTECH NOVÝCH TECHNOLOGIÍ A JEJICH DOPADU NA BEZPEČNOST					
AKTIVITA	odpovídá				termín
	státní správa	kraje obce	firmy	NNO	
V2.1 Zvýšit informovanost motoristické veřejnosti o bezpečných, účinných informačních a komunikačních systémech – ITS technologií ve vozidlech (dle doporučení Evropské komise). <i>Zaměřeno na dílčí cíl: motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, nákladní automobily.</i>	MD		AŠ, SBJ	a příjemci podpory z FZŠ	průběžně

ÚČASTNÍK

OPATŘENÍ Ú1

ZAJIŠTĚNÍ PRŮBĚŽNÉHO VZDĚLÁVÁNÍ DĚTÍ

AKTIVITA	odpovídá				termín
	státní správa	kraje obce	firmy	NNO	
<p>Ú1.1</p> <p>Materiálně a metodicky podpořit realizaci dopravní výchovy ze strany MD BESIP a zřizovatelů MŠ a ZŠ.</p> <p><i>Zaměřeno na dílčí cíl: děti.</i></p>	<p>MD</p> <p>MŠMT</p>				průběžně
<p>Ú1.2</p> <p>Metodicky podpořit zapojení rodičů do systému dopravní výchovy.</p> <p><i>Zaměřeno na dílčí cíl: děti.</i></p>	<p>MD</p>				průběžně
<p>Ú1.3</p> <p>Pokračovat v akreditovaném vzdělávacím programu „Dopravní úrazy jako nejčastější příčina dětských úrazových úmrtí“.</p> <p>Vytvořit podmínky pro zařazení v systému dalšího vzdělávání pedagogických pracovníků.</p> <p><i>Zaměřeno na dílčí cíl: děti.</i></p>	<p>MZ</p> <p>MŠMT</p>				do 2020

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

OPATŘENÍ Ú2					
PREVENTIVNĚ INFORMAČNÍ AKTIVITY					
AKTIVITA	odpovídá				termín
	státní správa	kraje obce	firmy	NNO	
<p>Ú2.1</p> <p>Preventivně informační aktivity zaměřit na dodržování nejvyšší dovolené rychlosti, zvláště ze strany mladých řidičů, s důrazem na rozvoj bezpečného chování.</p> <p><i>Zaměřeno na dílčí cíl: mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, nákladní automobily.</i></p>	MD MV			a příjemci podpory z FZŠ	průběžně
<p>Ú2.2</p> <p>Preventivně informační aktivity zaměřit na používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů, zvláště na zadních sedadlech.</p> <p><i>Zaměřeno na dílčí cíl: děti.</i></p>	MD			a příjemci podpory z FZŠ	průběžně
<p>Ú2.3</p> <p>Preventivně informační aktivity zaměřit na zaměstnance resortu MO, jejich rodinné příslušníky a veřejnost při organizování a provádění akcí v oblasti komunikace a vztahu s veřejností s důrazem na používání bezpečnostních pásů, přizpůsobení rychlosti jízdy dopravním podmínkám a bezpečnou vzdálenost vozidel.</p> <p><i>Zaměřeno na dílčí cíl: mladí a noví řidiči, nákladní automobily.</i></p>	MO			a příjemci podpory z FZŠ	průběžně
<p>Ú2.4</p> <p>Preventivně informační kampaně zaměřit na specifická rizika motorkářů.</p> <p><i>Zaměřeno na dílčí cíl: motocyklisté, mladí a noví řidiči, nepřiměřená rychlost.</i></p>	MD			a příjemci podpory z FZŠ	průběžně
<p>Ú2.5</p> <p>Preventivně informační aktivity zaměřit na bezpečnou jízdu a viditelnost cyklistů a bezpečné převážení dětí na kole.</p> <p><i>Zaměřeno na dílčí cíl: děti, cyklisté.</i></p>	MD MV			a příjemci podpory z FZŠ	průběžně

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

<p>Ú2.6</p> <p>Dopravně preventivní aktivity zaměřit na snížení počtu disků nehod.</p> <p><i>Zaměřeno na dílčí cíl: mladí a noví řidiči, alkohol a jiné návykové látky při řízení, nepřiměřená rychlost, nedání přednosti v jízdě, jízda v protisměru.</i></p>	<p>MD</p> <p>MV</p>			<p>a příjemci podpory z FZŠ</p>	<p>průběžně</p>
<p>Ú2.7</p> <p>Preventivně informační aktivity zaměřit na specifickou problematiku účastníků provozu na pozemních komunikacích v roli chodce, a to občany seniorského věku a občany se sníženou schopností pohybu nebo orientace.</p> <p><i>Zaměřeno na dílčí cíl: chodci, stárnoucí populace, alkohol a jiné návykové látky.</i></p>	<p>MD</p> <p>MZ</p>			<p>a příjemci podpory z FZŠ</p>	<p>průběžně</p>
<p>Ú2.8</p> <p>Celostátní a místní kampaně zaměřit na bezpečné chování chodců a řidičů na železničních přejezdech s ukázkovým řešením krizových situací na přejezdech.</p> <p><i>Zaměřeno na dílčí cíl: děti, chodci, cyklisté, motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, nedání přednosti v jízdě, nákladní automobily.</i></p>	<p>MD</p>			<p>příjemci podpory z FZŠ</p>	<p>průběžně</p>
<p>Ú2.9</p> <p>Preventivní aktivity zaměřit na všechny účastníky provozu na pozemních komunikacích, kteří k přepravě užívají elektrokoloběžky a elektrokola.</p> <p><i>Zaměřeno na dílčí cíl: chodci.</i></p>	<p>MD</p>			<p>příjemci podpory z FZŠ</p>	<p>průběžně</p>
<p>Ú2.10</p> <p>Preventivní aktivity zaměřit na řidiče nákladních vozidel, s cílem prohlubovat znalosti interakce nákladních vozidel a osobních vozidel (chodců, cyklistů a motocyklistů).</p> <p><i>Zaměřeno na dílčí cíl: děti, chodci, cyklisté, motocyklisté, nákladní automobily</i></p>	<p>MD</p>		<p>firmy provozující nákladní dopravu a periodická školení řidičů profesionálů</p>		<p>průběžně</p>
<p>Ú2.11</p> <p>Preventivní aktivity zaměřit na zahraniční řidiče všech kategorií.</p> <p><i>Zaměřeno na dílčí cíl: děti, chodci, cyklisté, motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, nákladní automobily.</i></p>	<p>MD</p>				<p>průběžně</p>

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

OPATŘENÍ Ú3

ZDŮRAZNĚNÍ VLIVU ALKOHOLU A NÁVYKOVÝCH LÁTEK NA BEZPEČNOST VŠECH ÚČASTNÍKŮ PROVOZU

AKTIVITA	odpovídá				termín
	státní správa	kraje obce	firmy	NNO	
<p>Ú3.1</p> <p>Preventivně informační aktivity zaměřit na nebezpečí plynoucí z užívání alkoholu, návykových látek a léků, nejen pro řidiče – držitele všech skupin ŘO, ale také pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.</p> <p><i>Zaměřeno na dílčí cíl: chodci, cyklisté, motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, alkohol a jiné návykové látky při řízení, nepřiměřená rychlost, nedání přednosti v jízdě, nesprávné předjíždění, nákladní automobily.</i></p>	<p>MD</p> <p>MV</p> <p>MŠMT</p> <p>MZ</p>			<p>a příjemci podpory z FZŠ</p>	průběžně
<p>Ú3.2</p> <p>Preventivně informační aktivity zaměřit na zaměstnance resortu MO, jejich rodinné příslušníky a veřejnost při organizování a provádění akcí v oblasti komunikace a vztahu s veřejností s cílem informovat o nebezpečích plynoucích z užívání alkoholu, návykových látek a léků nejen pro řidiče, ale také pro ostatní účastníky silničního provozu.</p> <p><i>Zaměřeno na dílčí cíl: chodci, cyklisté, motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, alkohol a jiné návykové látky při řízení, nepřiměřená rychlost, nedání přednosti v jízdě, nesprávné předjíždění, nákladní automobily.</i></p>	<p>MO</p>				průběžně
<p>Ú3.3</p> <p>Vytvořit výukové a metodické materiály pro preventivní působení v oblasti užívání alkoholu a jiných návykových látek účastníky silničního provozu, s důrazem na výuku v autoškolách.</p> <p><i>Zaměřeno na dílčí cíl: motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, alkohol a jiné návykové látky při řízení, nákladní automobily.</i></p>	<p>MD</p> <p>MZ</p>				2018

OPATŘENÍ Ú4

PODPORA ZKVALITNĚNÍ VÝUKY V AUTOŠKOLÁCH

AKTIVITA	odpovídá				termín
	státní správa	kraje obce	firmy	NNO	
<p>Ú4.1</p> <p>Přípravit a přijmout návrh změny zákona č. 247/2000 Sb., k zajištění vyšší odborné úrovně učitelů autoškol a jejich periodického vzdělávání.</p> <p><i>Zaměřeno na dílčí cíl: mladí a noví řidiči.</i></p>	MD				průběžně
<p>Ú4.2</p> <p>Do výuky v autoškolách zavést oblast vzdělávání informovanosti žadatele o řidičské oprávnění pro skupinu A a B: Specifické jízdní vlastnosti nákladních vozidel v silničním provozu.</p> <p><i>Zaměřeno na dílčí cíl: nákladní vozidla (řidiči), motocyklisté, mladí a noví řidiči.</i></p>	MD				průběžně
<p>Ú4.3</p> <p>Do výuky v autoškolách zařadit chování řidiče motocyklu v interakci s dalšími motorovými vozidly pro všechny skupiny žadatelů o ŘO.</p> <p><i>Zaměřeno na dílčí cíl: motocyklisté, nákladní vozidla (řidiči), mladí a noví řidiči.</i></p>	MD				do 2020
<p>Ú4.4</p> <p>Do výuky v autoškolách zavést oblast vzdělávání o technologiích ITS a jízdu s vozidlem vybaveným elektronickými informačními, varovnými a řídicími systémy k ovládání vozidla v rámci „Výuky teorie řízení a zásad bezpečné jízdy“.</p> <p><i>Zaměřeno na dílčí cíl: nákladní vozidla (řidiči), motocyklisté, mladí a noví řidiči.</i></p>	MD				do 2020
<p>Ú4.5</p> <p>Provádět intenzivní státní odborný dozor a dohled nad kvalitou výuky a výcviku v autoškolách a při provádění zkoušek z odborné způsobilosti.</p> <p><i>Zaměřeno na dílčí cíl: mladí a noví řidiči.</i></p>	MD				průběžně

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

OPATŘENÍ Ú5					
ZVÝŠENÍ VYMAHATELNOSTI PRÁVA					
AKTIVITA	odpovídá				termín
	státní správa	kraje obce	firmy	NNO	
<p>Ú5.1</p> <p>Pravidelně vyhodnocovat účinnost bodového a sankčního systému (včetně objektivní odpovědnosti). V případě, že bodový či sankční systém není dostatečným nástrojem pro dosažení strategického cíle, přijmout příslušné legislativní úpravy.</p> <p><i>Zaměřeno na všechny dílčí cíle.</i></p>	MD MV				průběžně
<p>Ú5.2</p> <p>Pravidelně vyhodnocovat účinnost vymahatelnosti práva v oblasti dopravních deliktů. V případě, že stávající systém není dostatečným nástrojem pro vymození práva, přijmout odpovídající legislativní úpravy.</p> <p><i>Zaměřeno na všechny dílčí cíle.</i></p>	MD				průběžně
<p>Ú5.3</p> <p>Zefektivnit přeshraniční vymáhání sankcí stanovených v souvislosti se spácháním vybraných dopravních deliktů (zprovoznění modulu CBE) EUCARIS.</p> <p><i>Zaměřeno na všechny dílčí cíle.</i></p>	MD	obce			2017
<p>Ú5.4</p> <p>Zefektivnit vymahatelnost na místě nezaplacených blokových pokut.</p> <p><i>Zaměřeno na všechny dílčí cíle.</i></p>	MF GŘC				průběžně

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

OPATŘENÍ Ú6					
DOHLED NAD DODRŽOVÁNÍM PRAVIDEL SILNIČNÍHO PROVOZU					
AKTIVITA	odpovídá				termín
	státní správa	kraje obce	firmy	NNO	
<p>Ú6.1</p> <p>Kontroly ze strany Policie ČR intenzivně zaměřit na dodržování pravidel silničního provozu, zejména:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dodržování rychlostních limitů a dodržování nejvyšší dovolené rychlosti jízdy řidiči všech motorových vozidel, • zjištění přítomnosti alkoholu nebo jiných návykových látek u řidičů vozidel a nemotorizovaných účastníků silničního provozu, • používání zadržných systémů, • chování chodců, • cyklistů, • motocyklistů • nedání přednosti, • nesprávné předjíždění a vjetí do protisměru. <p style="color: red;">Zaměřeno na dílčí cíl: děti, chodci, cyklisté, motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, alkohol a jiné návykové látky při řízení, nepřiměřená rychlost, nedání přednosti v jízdě, nesprávné předjíždění, nákladní automobily.</p>	MV				průběžně
<p>Ú6.1A</p> <p>Kontroly ze strany Vojenské policie zaměřit na používání bezpečnostních pásů:</p> <ul style="list-style-type: none"> • u řidičů vozidel ozbrojených sil (na všech komunikacích), • kontroly ostatních účastníků silničního provozu ve vojenských objektech. <p style="color: red;">Zaměřeno na dílčí cíl: děti, chodci, cyklisté, motocyklisté, mladí a noví řidiči, stárnoucí populace, alkohol a jiné návykové látky při řízení, nepřiměřená rychlost, nedání přednosti v jízdě, nesprávné předjíždění, nákladní automobily</p>	MO				

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

<p>Ú6.2 Rozšířit měření rychlosti vozidel na pozemních komunikacích, které jsou v působnosti obce.</p>					do 2020
<p>Zaměřeno na dílčí cíl: nepřiměřená rychlost.</p>					
<p>Ú6.3 Měření rychlosti, vč. tzv. úsekové rychlosti a kontrola dodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly pomocí kamerového dohledu, zejména na dálnicích a silnicích I. tříd.</p>	MV				do 2020
<p>Zaměřeno na dílčí cíl: nepřiměřená rychlost Předpokladem je realizace K8.4 a Ú7.5.</p>					
<p>Ú6.4 Zajistit dohled ze strany obecní policie k zajištění bezpečného přecházení chodců, zejména dětí a školní mládeže v exponovaných hodinách před zahájením výuky a po jejím skončení, seniorů a zdravotně handicapovaných osob.</p>		obecní policie, městská policie			průběžně
<p>Zaměřeno na dílčí cíl: děti, stárnoucí populace.</p>					
<p>Ú6.5 Kontroly ze strany obecní policie zaměřit na řízení pod vlivem alkoholu.</p>		obecní policie, městská policie			průběžně
<p>Zaměřeno na dílčí cíl: alkohol při řízení.</p>					

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

OPATŘENÍ Ú7					
LEGISLATIVNÍ ÚPRAVY					
AKTIVITA	odpovídá				termín
	státní správa	kraje obce	firmy	NNO	
Ú7.1 Legislativně zavést povinné používání přileb pro všechny cyklisty bez omezení věku. <i>Zaměřeno na dílčí cíl: cyklisté.</i>	MD				do 2018
Ú7.2 Provéřit možnosti legislativního zavedení řidičského průkazu na zkoušku do zákona č. 361/2000 Sb. <i>Zaměřeno na dílčí cíl: mladí a noví řidiči.</i>	MD				do 2020
Ú7.3 Provéřit možnosti legislativní úpravy podmínek provozu specifických dopravních prostředků (elektrokola, elektrokoloběžky) na pozemních komunikacích. <i>Zaměřeno na dílčí cíl: chodci.</i>	MD				do 2020
Ú7.4 Vyhodnotit a případně přepracovat právní úpravu podmínek, jež musí splňovat řidiči 65+ pro udržení schopnosti bezpečného řízení. <i>Zaměřeno na dílčí cíl: stárnoucí populace.</i>	MD MZ				průběžně
Ú7.5 Legislativně definovat bezpečnou vzdálenost mezi vozidly. <i>Předpoklad pro realizaci Ú6.3.</i>	MD				do 2020
Ú7.6 Legislativní zavedení alkolocku jako účinného technického řešení pro zamezení jízdy pod vlivem alkoholu, zvláště u profesionálních a recidivujících řidičů.	MD				

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Zaměřeno na dílčí cíl: alkohol a jiné návykové látky při řízení motocyklisté, mladí a noví řidiči, nákladní automobily.

--	--	--	--	--

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

OPATŘENÍ Ú8					
ZPŘÍSNĚNÍ LEGISLATIVNÍCH POSTIHŮ ZA NEBEZPEČNÉ A RIZIKOVÉ CHOVÁNÍ OHROŽUJÍCÍ OSTATNÍ ÚČASTNÍKY					
AKTIVITA	odpovídá				termín
	státní správa	kraje obce	firmy	NNO	
Ú8.1 Zavést účinnější postihy při opakovaném porušení zákazu řízení. <i>Zaměřeno na všechny dílčí cíle.</i>	MD MV				do 2020
Ú8.2 Upravit systém působení na recidivující přestupce, zvláště na řidiče, kteří nedodržují nejvyšší dovolenou rychlost jízdy nebo zneužívají alkohol či návykové látky. <i>Zaměřeno na dílčí cíl: nepřiměřená rychlost.</i>	MD MV				do 2020
Ú8.3 Stanovit přísnější podmínky bodového hodnocení pro začínající řidiče, s praxí do 2 let. <i>Zaměřeno na dílčí cíl: mladí a noví řidiči.</i>	MD MV				do 2020

PODPŮRNÁ OPATŘENÍ

PODPORA REALIZACE PRO NAPLNĚNÍ CÍLŮ NSBSP

AKTIVITA	odpovídá				termín
	státní správa	kraje obce	firmy	NNO	
<p>P1 Přípravit podmínky pro operativní předávání dat o klasifikaci zranění podle stupnice MAIS3+ mezi lékaři a Policií ČR.</p>	MV MZ				do 2020
<p>P2 Celostátní a místní kampaně, projekty, přednášky a další preventivně edukační aktivity zaměřit na získání dovednosti všech občanů poskytnout účinnou první pomoc (přiměřeně jejich věku). Přípravu zaměřit na aktuální doporučené postupy, které jsou zcela nezbytné pro zachování základních životních funkcí.</p>	MZ			ČČK a další organizace	průběžně
<p>P3 Zvyšovat kvalitu systému psychosociální pomoci účastníkům dopravních nehod s vážnými následky na životě a zdraví.</p>	MV				průběžně
<p>P4 Prezentovat NSBSP na webových stránkách MD, s využitím facebooku BESIPu, se zdůrazněním výsledků realizovaných opatření NSBSP a jejich dopadu na snížení dopravní nehodovosti.</p>	MD				průběžně
<p>P5 Upravit resortní Strategii bezpečnosti silničního provozu podle přijatých změn Národní strategie BESIP.</p>	MV				do 1 měsíce od schválení revize NSBSP
<p>P6 Vytvořit krajské a místní Strategie bezpečnosti silničního provozu, jako nezbytného dokumentu k plnění NSBSP. Poskytovat veřejnosti pravidelné informace o těchto strategiích a jejich plnění na webových stránkách kraje/obce.</p>					od 2017, průběžně

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

P7 Poskytovat veřejnosti věcné a názorné informace o přijatých legislativních změnách na webových stránkách MD a prostřednictvím masmédií.	MD				průběžně
P8 Pravidelné vyhodnocovat účinnost zákona č. 361/2000 Sb. a předpisů souvisejících v souladu s cíli NSBSP.	MD MV				průběžně
P9 Zajistit sběr nepřímých ukazatelů bezpečnosti v rozsahu potřebných dat pro hodnocení národní observatoři bsp a jejich vyhodnocování jako podklad pro pravidelné každoroční vyhodnocování NSBSP.	MD				průběžně
P10 Zajistit realizaci hloubkové analýzy dopravních nehod a využívání získaných poznatků pro legislativní a technická řešení v oblasti bezpečné komunikace, bezpečné vozidlo a bezpečný účastník.	MD				průběžně
P11 Identifikovat výzkumné potřeby zaměřené na výzkum vývoj, inovace a demonstrace komponentů, opatření a metod (včetně silniční telematiky) a rozšiřování jejich výsledků s cílem trvale zvyšovat bezpečnost silničního provozu.	MD MV				2017
P12 Vypracovat analýzu vlivu rizikového chování řidičů na bezpečnost silničního provozu. Vypracovat návrhy opatření a zajistiti jejich uplatnění v praxi.	MD		ČKP		do 2020
P13 Zpracovat analýzu vlivu stáří vozidlového parku na nehodovost, vypracovat návrhy příslušných opatření a zajistit jejich uplatnění.	MD				do 2018
P14 Analyzovat mobilitu seniorů a její bezpečnostní rizika, vypracovat návrhy příslušných opatření a zajistit jejich uplatnění.	MD				do 2020
P15 Podrobně analyzovat nehody zapříčiněné nevhodným se řízením vozidla, charakterizovat jejich projevy tak, aby bylo možno tuto příčinu jednoznačně stanovit, vypracovat návrhy příslušných opatření a zajistit jejich uplatnění.	MD				do 2020
P16 Jednoznačně stanovit právní zodpovědnost za kvalitu osvětlení průjezdních úseků silnic obcemi.	MD				do 2020

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

<p>P17</p> <p>Podrobně analyzovat okolnosti nehod nákladních vozidel s vážnými následky, vyhodnotit jejich specifika dle kategorií (N1, N2, N3) a příslušnosti vlastníka; navrhnout nápravná bezpečnostní opatření s jejich realizací od roku 2020.</p>	MD				do 2020
<p>P18</p> <p>Zavést systém kontrol akreditací k provádění dopravně psychologických vyšetření.</p>	MD			ADP	do 2020
<p>P19</p> <p>Vytvořit podmínky pro hloubkovou analýzu všech dopravních nehod se smrtelnými následky.</p>	MD				do 2020
<p>P20</p> <p>Specifikovat odlišnosti stavebních, provozních a legislativních podmínek na české infrastruktuře pro zahraniční řidiče.</p>	MD				průběžně

4 EKONOMICKÉ DOPADY

Ekonomické souvislosti dopravní nehodovosti je třeba hodnotit ve dvou úrovních.

Především je závažným faktem, že **dopravní nehody přinášejí, kromě sociálních dopadů, mimořádně vysoké ekonomické ztráty pro celou společnost, které ve svých důsledcích mají dopady jak na výdajovou, tak i na příjmovou stránku státního rozpočtu.**

Na druhé straně je třeba si se stejnou závažností uvědomit, že **pokud chceme tuto závratnou ekonomickou ztrátu snížit, musíme odpovídajícím způsobem a v přiměřeném rozsahu investovat do preventivních bezpečnostních opatření, které sníží riziko vzniku nehod nebo alespoň sníží jejich následky.**

4.1 EKONOMICKÉ ZTRÁTY ZPŮSOBENÉ NEHODOVOSTÍ V SILNIČNÍM PROVOZU

Výpočet ekonomických ztrát z nehodovosti, který vychází z vyčíslení přímých nákladů (zdravotní, administrativní náklady a hmotné škody) a nepřímých nákladů (ztráty na produkci a sociální výdaje) je v ČR prováděn Centrem dopravního výzkumu již od roku 1993. Vyčíslení ztrát je založeno na zprůměrovaném ocenění všech položek, které v souvislosti s řešením dopadů dopravní nehody a jejími následky souvisí. Výpočet je vztažen na závažnost následku nehody a vyčísluje průměrné jednotkové náklady pro smrtelné, těžké a lehké zranění a pro nehody jen s hmotnou škodou. Vyčíslení jednotkových nákladů je každoročně aktualizováno a jejich výpočet je průběžně zkvalitňován na základě nových výzkumných poznatků.

Při vyhodnocování plnění NSBSP 2020 za rok 2015 bylo poprvé přistoupeno i ke zhodnocení ekonomických dopadů dopravní nehodovosti v silničním provozu v aktuálně hodnoceném roce. V hodnoceních za předchozí roky byla tato informace uvedena jen v závěrečné fázi v úhrnné částce za předcházející rok. Důvodem bylo zajištění věcné přesnosti. Přesný výpočet je možno provést až po zveřejnění a vyhodnocení všech ekonomických indikátorů a zdravotnických, sociálních, správních a pojišťovacích podkladů. Výsledky tak jsou dostupné až v průběhu třetího čtvrtletí následného roku. Poněvadž však tento klíčový aspekt dopadu nehodovosti na ekonomiku při jejím hodnocení za uplynulý rok nereagoval přímo na vyhodnocovaný rok, ale na rok jemu předcházející, bylo přistoupeno k použití hodnoty pro

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

aktuálně hodnocený rok. V roce 2015 byl proveden výpočet ztrát na základě aktualizované metodiky. Ztráty za rok 2015 jsou uvedeny v následující tabulce.

Tab. 19: Ekonomické ztráty z dopravních nehod v ČR za rok 2015

	počet	jednotkové náklady (tis. Kč)	ekonomické ztráty (mld. Kč)
smrtelné zranění	737	20 790	15,3
těžké zranění	2 463	5 034	12,4
lehké zranění	24 426	650	15,9
jen hmotné škody	71 506 ⁸	345	24,7
celkem			68,3

Zdroj: CDV

Pro reálné posouzení fatálního dopadu nehodovosti na ekonomiku této země je důležité si uvědomit, že **ekonomická ztráta způsobená nehodovostí v silničním provozu představovala:**

- cca 5,3 % výdajů státního rozpočtu (roku 2015),
- cca 108 % schodku státního rozpočtu,

a byla vyšší:

- o 13 mld. Kč (o 24 %) než výdajová rozpočtová kapitola Ministerstva vnitra,
- o 32 mld. Kč (o 90 %) než výdajová rozpočtová kapitola Ministerstva dopravy.

Na příkladu z roku 2015 je v Tab. 20 demonstrován podrobně vyčíslený rozbor jednotlivých položek, ze kterých se skládají konkrétní ekonomické ztráty způsobené nehodovostí v silničním provozu a jejich přiřazení k rozpočtovým kapitolám dotčených resortů. Celkové ztráty z dopravní nehodovosti měly dopad na příjmovou stránku státního rozpočtu ve výši cca 8,2 mld. Kč (což je cca 12 % z celkové výše ztrát z dopravy za rok 2015). Tato finanční částka tvoří cca 13 % schodku státního rozpočtu.

⁸ Počet policíí evidovaných dopravních nehod jen s hmotnou škodou.

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Tab. 20: Podíl nákladů hrazených dotčenými subjekty z celkových ztrát z dopravní nehodovosti za rok 2015

NÁKLADOVÁ POLOŽKA	Podíl nákladů hrazených dotčenými subjekty celkových ztrát		
	dotčený subjekt	v %	v tis. Kč
Náklady na zdravotní péči	Zdravotní pojišťovny	20	706 448
	Komerční pojišťovny	55	1 942 733
	Ministerstvo zdravotnictví	5	176 612
	viník dopravní nehody	20	706 448
	oběť dopravní nehody	0	0
Náklady na hasičský záchranný sbor	Ministerstvo vnitra	34	442 786
	Komerční pojišťovny	66	859 527
Náklady na policii	Ministerstvo vnitra	100	466 375
Hmotné škody vč. nákladů pojišťoven	Komerční pojišťovny	90	34 343 708
	viník dopravní nehody	9,7	3 701 488
	oběť dopravní nehody	0	0
	Ministerstvo dopravy	0,3	114 479
Soudy a správní orgány	Ministerstvo spravedlnosti, Ústavní soud	80	575 635
	viník dopravní nehody	20	143 909
Přímé náklady celkem			44 180 148
Ztráty na produkci	Nižší příjmy státního rozpočtu (daně)	23	4 732 658
	Další subjekty (FO, PO)	70	14 403 741
	Komerční pojišťovny	7	1 440 374
Sociální výdaje	Ministerstvo práce a sociálních věcí	100	1 505 693
Náhrada škody stanovená soudy	viník dopravní nehody	90	1 792 626
	Komerční pojišťovny	10	199 181
Nepřímé náklady celkem			24 074 273
CELKOVÉ ZTRÁTY Z DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI ZA ROK 2015			68 254 421

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Popis konkrétního dopadu na jednotlivé subjekty:

Ministerstvo zdravotnictví

Dopad negativních externalit na Ministerstvo zdravotnictví není tak vysoký, jako u jiných ministerstev. Jedná se o úhradu některých nákladů na zdravotní péči (převážně nákladů režijního charakteru, který vyžaduje provoz nemocničních zařízení a správa vozového parku). Hlavní část nákladů na zdravotní péči hradí pojišťovny.

Ministerstvo vnitra

Ministerstva vnitra se negativní externality z dopravy dotýkají především ve dvou oblastech, a to policejní a hasičské. Hradí se veškeré náklady související s výkonem policie na místě dopravní nehody. Jedná se o výjezd k dopravní nehodě, její šetření, dokumentace a další související administrativní náklady.

Dále pak Ministerstvo vnitra hradí část vzniklých nákladů hasičského záchranného sboru. Jedná se o cca polovinu vzniklých nákladů, zahrnujících náklady na výjezd k dopravní nehodě, následné záchranné a likvidační práce na místě dopravní nehody.

Ministerstvo dopravy

I když dopravní nehody a nehodovost na pozemních komunikacích nejvíce souvisí s Ministerstvem dopravy, dotýkají se ministerstva ztráty v nejmenší míře. Jedná se o 114 mil Kč. Tyto náklady se týkají především poškození komunikací a zejména jejich vybavení a na nich vzniklých škod v důsledku dopravní nehody.

Ministerstvo spravedlnosti, Ústavní soud

Jedná se o administrativní a personální náklady na soudy a správní orgány, které řeší řízení týkající se dopravních nehod. 80 % těchto nákladů hradí Ministerstvo spravedlnosti, zbytek nákladů pak viník dopravní nehody.

Ministerstvo práce a sociálních věcí

Ministerstvo práce a sociálních věcí hradí sociální výdaje, které vznikají v důsledku dopravní nehody. Jedná se o dávky nemocenského pojištění, v případě úmrtí vdovské, vdovecké důchody, sirotčí důchody, v případě trvalého poškození zdraví pak invalidní důchody.

Komerční pojišťovny

Komerční pojišťovny se na krytí ztrát z dopravní nehodovosti podílí cca 38,7 mld. Kč. Jedná se především o finanční částky, kterou jsou vyplácené z plnění z pojištění odpovědnosti z provozu vozidla a havarijního pojištění. Tyto finanční prostředky jsou použity na úhradu vzniklé hmotné škody na vozidle a nákladů s odstraněním této škody, nákladů na léčení (cca necelá polovina vzniklých nákladů na zdravotní péči) a nákladů na činnost hasičského záchranného sboru (cca takéž polovina vzniklých nákladů).

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Dále jsou zde zahrnuty administrativní náklady pojišťoven spojené s vyřízením dané dopravní nehody a v malé míře také vzniklé ztráty na produkci (jedná se o náklady, které mají povahu ušlého zisku).

Komerční pojišťovny se také částečně podílejí na úhradě subjektivních nákladů, tedy nákladů za způsobení újmy na zdraví a ztížení společenského uplatnění.

Zdravotní pojišťovny

Negativní externality z dopravy se zdravotních pojišťoven dotýkají v oblasti úhrady nákladů na zdravotní péči osob, jejichž náklady nejsou již kryty z povinného ručení. Jedná o například o případy, kdy viník dopravní nehody nebyl pro danou dopravní nehodu stanoven, nebo například kdy vzniklé náklady nebylo možné uhradit z pojistky viníka (jedná se o případ kdy vzniklá škoda důsledkem dopravní nehody převyšuje limit sjednaného pojistného plnění, kde zákon stanovuje jeho minimální hranici ve výši 35 mil. Kč na každou usmrcenou nebo zraněnou osobu).

Viníci dopravních nehod

Viník dopravní nehody se na krytí ztrát z dopravní nehodovosti podílí částkou cca 6,3 mld. Kč. Hlavní část tvoří úhrada subjektivních nákladů, tedy náhrada stanovená soudy za způsobení újmy na zdraví a společenském uplatnění. Jak bylo uvedeno výše, tato částka odpovídá výši náhrady uložené soudy, nemusí se však jednat o částku, kterou viníci dopravní nehody skutečně zaplatí.

Dále se jedná o administrativní náklady spojené s vyšetřováním dopravní nehody, část nákladů na léčení a část vzniklé hmotné škody.

Oběti dopravních nehod

Jedná se o případy, kdy vzniklé náklady nejsou plně kryty od pojišťovny, a viník zemře, nebo nezaplatí vzniklou částku. V tomto případě je dopad vzniklých nákladů přenesen na oběť. Jedná se o náklady spojené s léčením a náklady spojené s vzniklou hmotnou škodou.

Z výše uvedených tabulek vyplývá, že negativní externality z dopravy mají podstatný dopad na státní rozpočet – zvyšují jeho výdajovou stránku. V důsledku dopravní nehody, při které dojde k usmrcení nebo zranění osoby, vznikají ztráty na produkci. Usmrcená nebo zraněná osoba není schopna vytvořit relevantní výši hrubého domácího produktu, který by vyprodukovala v případě, že by nedošlo k jejímu zranění. Tímto vzniká snížení příjmové stránky státního rozpočtu a tedy i zvýšení schodku státního rozpočtu.

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Tab. 21: Struktura vybraných výdajů kapitol státního rozpočtu v tis. Kč

	výše výdajů kapitoly státního rozpočtu	výše negativní externality	% podíl negativních externalit na dané kapitole státního rozpočtu
Ministerstvo zdravotnictví	8 528 918	176 612	2,07%
Ministerstvo vnitra	62 887 497	909 161	1,4%
Ministerstvo spravedlnosti, Ústavní soud	24 625 757	575 635	2,3%
Ministerstvo práce a sociálních věcí	533 422 050	1 505 692	0,28%
Ministerstvo dopravy	73 683 362	114 479	0,16%

Zdroj: Státní monitor (<http://monitor.statnipokladna.cz/2015/statni-rozpocet/#rozpocet-vydaje-organizacni>)

Z výše dokumentovaného rozboru vyplývá rozsah zatížení rozpočtových kapitol jednotlivých resortů.

Negativní dopady nehodovosti zasahují více resortů, dokonce resort dopravy patří k těm nejméně postiženým. Ekonomickou stránku nehodovosti je proto třeba řešit na úrovni vlády a hledat pro něj harmonizované meziresortní řešení. Dosavadní přístup ponechávající financování opatření pouze na bedrech Ministerstva dopravy nepřináší a také nemůže dosáhnout očekávaných výsledků stanovených vládním usnesením.

Omezené možnosti Ministerstva dopravy lze podložit i vyčíslením ekonomických ztrát strukturovaných dle vlastníků komunikací. Je dokladován v následující tabulce na příkladu roku 2015.

Tab. 22: Výše ekonomických ztrát způsobených nehodovostí dle vlastníků komunikací (mld. Kč)

	usmrcení	těžce zranění	lehce zranění	jen hmotné škody	celkem
dálnice + sil. I. tř.	6,32	3,62	4,24	4,17	18,35
sil. II. + III. tř.	6,24	4,91	6,34	5,62	23,12
místní komunikace*	2,02	2,82	3,79	7,22	15,85
komunikace v Praze**	0,56	0,89	1,35	6,75	9,55
úcelové komunikace	0,19	0,16	0,16	0,91	1,40
celkem	15,32	12,41	15,88	24,67	68,25

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

* mimo Prahu

** komunikace na území hl. m. Prahy mimo dálnic, rychlostních a úcelových

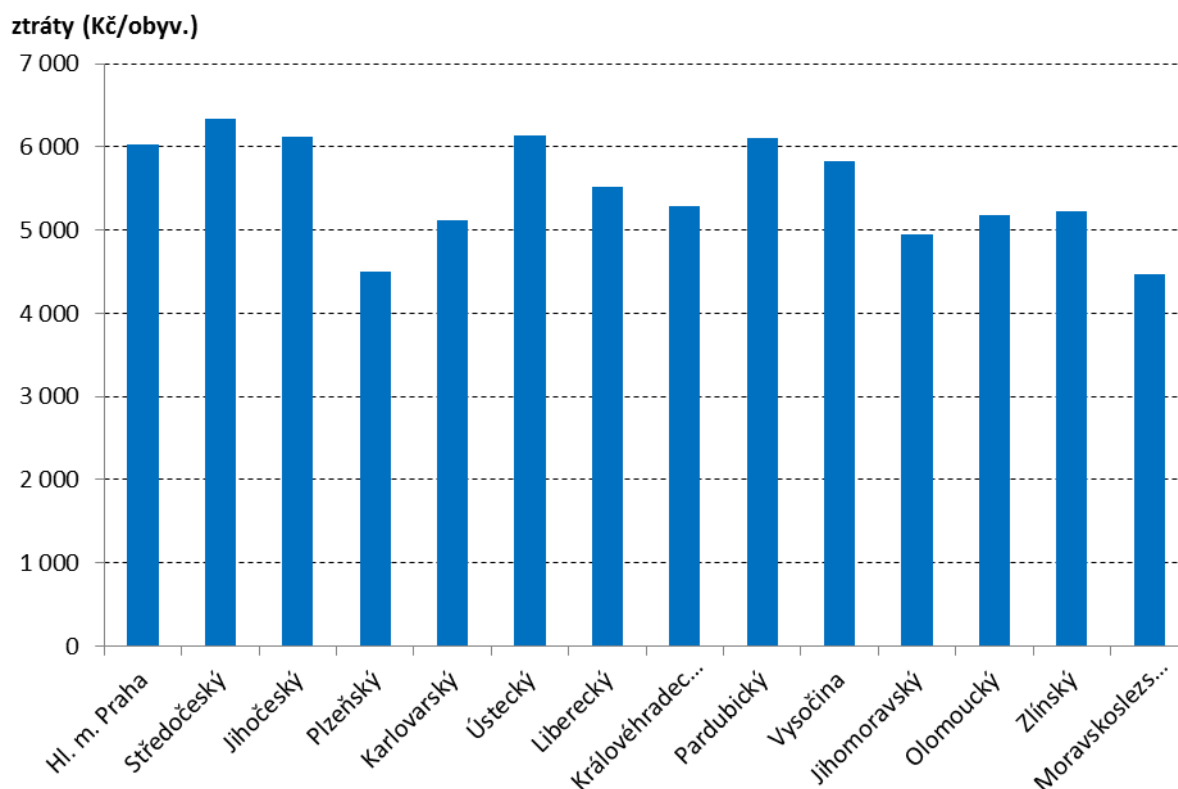
BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Z tabulky vyplývá, že Ministerstvo dopravy může z pohledu zlepšení infrastruktury efektivně ovlivnit svými opatřeními redukci ekonomických ztrát maximálně ve výši 18,35 mld. Kč.

Redukci nehodovosti nelze řešit pouze z rozpočtu Ministerstva dopravy, ale musí se na ní podílet i státní rozpočet, kraje, obce i ostatní vlastníci silniční infrastruktury.

Obdobné kalkulace vazby mezi ekonomickými ztrátami a položkami rozpočtu platí i pro krajské rozpočty. Rozsah ekonomických ztrát za poslední léta v jednotlivých krajích je vypočten v Příloze D. I zde je patrný rozdíl mezi jednotlivými kraji, na následujícím grafu je demonstrován na výši ztráty připadající na 1 obyvatele.

Obr. 21: Ekonomická ztráta způsobená nehodovostí připadající na 1 obyvatele kraje v Kč (2015)



Zdroj: CDV

Pokud by se podařilo naplnit cíle NSBSP, byly by zachráněny nejen stovky nesmyslně zmařených lidských životů, ale rovněž by došlo k významné redukci celospolečenských finančních ztrát. Je rovněž třeba zdůraznit, že zahraniční zkušenosti jednoznačně prokazují, že finanční prostředky investované do vhodně zvolených dopravně bezpečnostních opatření vykazují vysoký stupeň návratnosti. Tento aspekt je obzvláště aktuální v době, kdy se hledají účinná úsporná opatření a pečlivě se posuzuje efektivnost vynaložených finančních prostředků.

4.2 FINANČNÍ POTŘEBA ZAJIŠTĚNÍ REALIZACE NSBSP

Při zvážení obrovské sumy promrhaných finančních prostředků je proto třeba adekvátně a vyváženě posoudit i nezbytnost dostatečné investice do preventivních bezpečnostních opatření, které by tyto ztráty snížily.

Proto bylo věnováno velké úsilí snaze o alespoň základní kalkulaci potřebných prostředků. Vycházelo se z dostupných znalostí finanční náročnosti jednotlivých opatření, odborného odhadu potřeby rozsahu jejich realizace a konzultací s odborníky na příslušných úrovních.

Vyčíslení finanční potřeby dokladované v Příloze D poskytuje alespoň základní obraz potřeby prostředků nezbytných k tomu, aby došlo k postupné změně bezpečného dopravního systému.

Souhrnná finanční náročnost realizace Akčního programu na rok 2017:

Komunikace	1 994 mil. Kč
Vozidlo	66 mil. Kč
Účastník	251 mil. Kč
Podpůrná opatření	79 mil. Kč
CELKEM	2 390 mil. Kč

Upřesnění této částky na další roky bude provedeno s ročním předstihem v návaznosti na pravidelné roční vyhodnocení plnění.

Jedná se přirozeně o velkou sumu, ale bez výrazné investice nemůže dojít k významnější změně. Podstatná část připadá na opatření ke zlepšení bezpečné komunikace. Tato opatření však mají dlouhodobý charakter se stabilním přínosem ke snížení nehodovosti.

Přitom je třeba zdůraznit, že se jedná o navýšení dosavadních finančních prostředků směřovaných cíleně do opatření ke zvýšení bezpečnosti v současné době. Z tohoto pohledu jsou předkládány tři varianty:

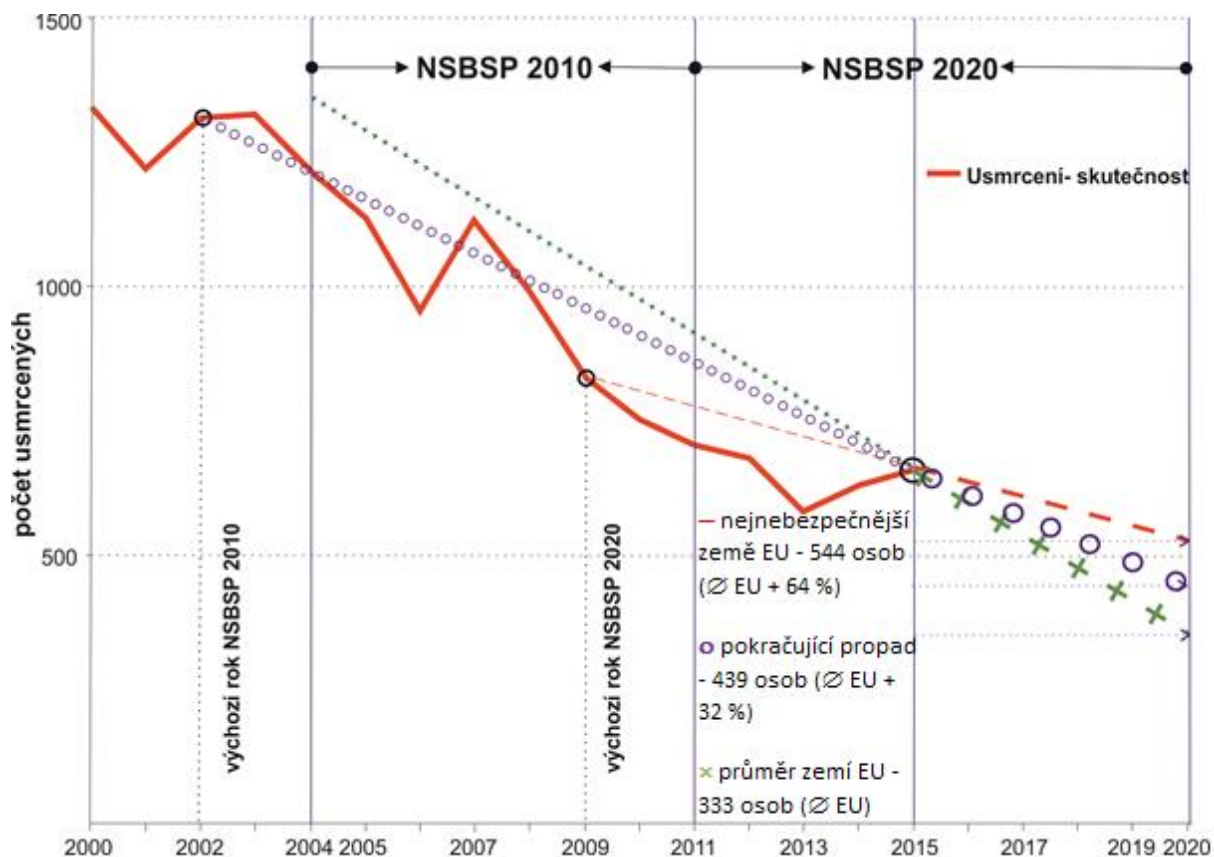
- **Nejnebezpečnější země EU** – nebudou vloženy další prostředky oproti současným.
- **Pokračující propad** – budou vloženy další prostředky pouze v omezeném rozsahu.
- **Průměr zemí EU** – bude realizována podstatná většina aktivit.

Na základě dlouholetých zkušeností CDV s hodnocením efektivnosti vložených finančních prostředků do různých typů bezpečnostních opatření a jejich účinnosti byl proveden i odborný odhad očekávaného dopadu na celkový vývoj závažných následků nehod a na úroveň, která by mohla být dosažena v cílovém roce NSBSP 2020.

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Obr. 22: Varianty vývoje počtu usmrcených do roku 2020 dle rozsahu finančního zajištění

Zdroj: CDV



Při variantě nejnebezpečnější země EU je předpokládáno, že bude pokračovat trend dosavadního vývoje mezi rokem 2009 a rokem 2015. V roce 2020 lze takto očekávat pokles na cca 544 usmrcených osob a 1928 těžce zraněných osob. Znamenalo by to cca 55 usmrcených osob na 1 mil. obyvatel do 24 h po nehodě, respektive 59 usmrcených osob na 1 mil. obyvatel do 30 dnů po nehodě.

Při variantě pokračujícího propadu se předpokládá, že bude pokračovat trend dlouhodobého vývoje dosaženého mezi rokem 2002 a rokem 2015. V roce 2020 lze takto očekávat pokles na cca 439 usmrcených osob a 1768 těžce zraněných osob. Znamenalo by to cca 44 usmrcených osob na 1 mil. obyvatel do 24 h po nehodě, respektive 47 usmrcených osob na 1 mil. obyvatel do 30 dnů po nehodě.

Při variantě průměru zemí EU se předpokládá zlepšování stavu odpovídající ročnímu poklesu dle stanovených strategických cílů. V roce 2020 se očekává pokles na předpokládaných 333 usmrcených osob do 24 h po nehodě, respektive 360 usmrcených osob do 30 dnů po nehodě) a 2 122 těžce zraněných osob. Znamenalo by to cca

33 usmrcených osob na 1 mil. obyvatel do 24 h po nehodě, respektive 36 usmrcených osob na 1 mil. obyvatel do 30 dnů po nehodě.

Za předpokladu, že v ostatních zemích EU bude pokračovat stejný vývoj jako mezi roky 2009 až 2015, bude úroveň nehodovosti v ČR při variantě

- NEJNEBEZPEČNĚJŠÍ ZEMĚ EU - o 64 % vyšší než průměrná úroveň zemí EU,

- POKRAČUJÍCÍ PROPAD - o 32 % vyšší než průměrná úroveň zemí EU,

- PRŮMĚR ZEMÍ EU - odpovídat průměrné úrovni zemí EU!

Zásadní je, že financování i v optimistické variantě nebude dostatečně efektivní, pokud nebudou realizovány systémové změny popsané v Kap. 6.

Podrobnější rozbor jsou dokumentovány v Příloze D.

4.3 MOŽNOSTI ZAJIŠTĚNÍ FINANČNÍCH ZDROJŮ

Obrovské ekonomické ztráty způsobené nehodami v silničním provozu, které dosud každoročně přesahují astronomickou částku přes 50 mld. Kč ročně, je třeba zodpovědně a postupně eliminovat cílenými opatřeními podrobně rozvedenými v kapitole 3. Přitom však pro realizaci současné NSBSP jsou disponibilní pouze velmi omezené finanční zdroje.

Stručná bilance dosavadní roční finanční zajištěnosti opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu:

- rozpočet samostatného oddělení BESIP Ministerstva dopravy
cca 50 mil. Kč
- Centrum služeb pro silniční dopravu na podporu preventivních aktivit v krajích a spolufinancování činnosti krajských koordinátorů BESIP
cca 25 mil. Kč
- Státní fond dopravní infrastruktury (§ 2, odst. 1, písm. e) zákona č. 104/2000 Sb. pro financování opatření ke zvýšení bezpečnosti nebo plynulosti dopravy nebo opatření ke zpřístupňování dopravy osobám s omezenou schopností pohybu nebo orientace)
cca 250 mil. Kč
- Fond zábrany škod (§ 23a, odst. 3, písm. c) zákona č. 168/1999 Sb. na realizaci projektů se zaměřením na bezpečnost silničního provozu schválených vládou
cca 120 mil. Kč

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Kraje přispívají především na preventivní aktivity zajišťované krajským koordinátorem BESIP

cca 25 mil. Kč.

Celkem

cca 470 mil. Kč.

Kromě toho je třeba vzít v úvahu blíže nespecifikovatelný objem finančních prostředků související s výstavbou, rekonstrukcí a opravami silniční sítě, které v určitém rozsahu přispívají i ke zvýšení bezpečnosti. Nejsou však na zvýšení bezpečnosti specificky cílené, jen na část z nich je zpracován bezpečnostní audit a jsou časté případy, kdy naopak na rekonstruovaném úseku dojde ke zvýšení nehodovosti v důsledku vyšších jízdních rychlostí.

Dosavadní vývoj však ukazuje, že výše vložených prostředků nevytváří podmínky pro stanovenou redukci závažných následků nehod, zejména smrtelných úrazů. Z grafu na Obr. 22 vyplývá, že v dalším období tato **suma v dosavadní výši cca 470 mil. Kč pouze umožní snížení následků nehod odpovídající variantě NEJNEBEZPEČNĚJŠÍ ZEMĚ EU.**

Pro dosažení příznivějších výsledků, které by odpovídaly vytýčeným strategickým cílům, je proto třeba finančně zajistit realizaci opatření, jejichž finanční náročnost je vyčíslena v Příloze D a které jsou sumarizovány v předešlé kapitole.

Pro realizaci varianty PRŮMĚR ZEMÍ EU je třeba investovat prakticky do všech opatření v odhadované výši 2 390 mil. Kč s důrazem na první polovinu roku, aby opatření nabyla co nejdříve svou účinnost. Tato varianta si tedy vyžaduje navýšení stávajících prostředků o 1 920 mil. Kč.

Střední variantu POKRAČUJÍCÍHO PROPADU je možno přijmout v roce 2017 jako nastartování plné realizace v dalších letech. Měla by se zaměřit zejména na opatření týkající se vozidla, účastníka, podpůrná opatření a se zhruba poloviční částkou (cca 997 mil. Kč) na úpravu komunikací s předpokládaným navýšením investovaných prostředků o cca 923 mil. Kč.

Zajištění financování realizace opatření specifikovaných v Akčním programu revidované NSBSP je třeba podpořit i ze státního rozpočtu, nikoliv pouze z kapitoly Ministerstva dopravy. Jeho součástí je vytvořit finanční stimulaci z centrální úrovně pro realizaci bezpečnostních opatření na krajské a místní úrovni.

Nezbytné navýšení finančních prostředků je možné zajistit ve dvou rovinách:

- **navýšením stávajících zdrojů a to rozpočtu:**

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

- a) samostatného oddělení BESIP MD,
- b) C PSPD na podporu preventivních aktivit v krajích,
- c) SFDI dle § 2, odst. 1, písm. e) a zákona č. 104/2000 Sb. pro financování opatření ke zvýšení bezpečnosti nebo plynulosti dopravy a zvýšením participace krajů ve své územní působnosti.

V zájmu bezprostředního zajištění alespoň částečné realizace bezpečnostních opatření specifikovaných v Akčním plánu zajistí Ministerstvo dopravy finanční přesuny úpravou programů rozpočtové kapitoly resortu a úpravou programů SFDI mezi roky 2017-2020. Přitom je třeba uvést, že při stanovení rozpočtu resortu na rok 2017 nebylo účelové určení na bezpečnostní opatření zohledněno. Pro další léta je však třeba zajistit podmínky pro systémově průběžné financování v rozsahu umožňujícím naplnění schválených strategických cílů NSBSP.

Způsobenou ekonomickou ztrátu lze snížit za předpokladu, že se bude odpovídajícím způsobem a v přiměřeném rozsahu investovat do preventivních bezpečnostních opatření, které sníží riziko vzniku nehod nebo alespoň sníží jejich následky. Negativní dopady nehodovosti zasahují více resortů, dokonce resort dopravy patří k těm nejméně postiženým. Ekonomickou stránku nehodovosti je proto třeba řešit na úrovni vlády a hledat pro ni harmonizované meziresortní řešení. Dosavadní přístup ponechávající financování opatření pouze na Ministerstvu dopravy nepřináší a také nemůže dosáhnout očekávaných výsledků stanovených vládním usnesením.

V návaznosti na výše uvedené vypracuje Ministerstvo dopravy návrh na zajištění systémových podmínek pro realizaci revidované Strategie a tento materiál předloží vládě ke schválení do 15. prosince 2017.

Současně je třeba najít formy, jak do financování bezpečnostních opatření zapojit v mnohem intenzivnějším rozsahu soukromý sektor.

5 VYHODNOCOVÁNÍ PLNĚNÍ REVIDOVANÉ NSBSP

Vzhledem k tomu, že cíle NSBSP 2020 nejsou plněny dle předpokládaných ukazatelů, bylo zapotřebí provést i revizi Akčního programu. Mnoho subjektů se k plnění Akčního programu stále staví pouze formálně, aniž by sledovaly, zda jejich aktivity vedou k požadovanému cíli. Většina krajů nemá vlastní krajské strategie bezpečnosti silničního provozu, která by reflektovala NSBSP 2020 a zároveň odrážela dění v oblasti bezpečnosti silničního provozu v kraji. Postupné naplňování krajské strategie a ukazatelů, které jsou ve své podstatě kritériem pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu, vede ke snížení nehodovosti přesným zacílením aktivit specifických pro daný kraj.

Dosud se do plnění NSBSP 2020 se zapojily ústřední orgány státní správy:

Ministerstvo dopravy,
Ministerstvo vnitra,
Ministerstvo financí,
Ministerstvo obrany,
Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy,
Ministerstvo zdravotnictví,
Ministerstvo životního prostředí.

Za orgány regionální správy a samosprávy:

kraje České republiky,
obce s rozšířenou působností.

Za firmy to jsou:

Ředitelství silnic a dálnic
a Státní zdravotnický ústav.

Za NNO:

Český červený kříž,
Autoklub ČR
a Nadace partnerství.

Posledně dvě jmenované NNO se neúčastní podání informací pravidelně.

V podání informací zcela absentují:

autoškoly, které by měly být zastoupeny profesními organizacemi,
centra bezpečné jízdy,
dopravci a další firmy,

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

kteří mají vliv na úroveň bezpečnosti na komunikacích a jsou spoluodpovědné za postupné snižování nehodovosti. A je zcela jedno, zda je to v oblasti bezpečná pozemní komunikace, bezpečné vozidlo anebo bezpečný účastník.

Plnění Akčního programu je průběžně monitorováno dle stanovených přímých a nepřímých ukazatelů a pravidelně každý rok je vyhodnocováno. Vyhodnocení, jak se plní Akční program podle jednotlivých odpovědných subjektů, je každoročně předkládáno vládě ČR ke schválení. Průběžné vyhodnocování věcného plnění NSBSP dle nastavených pravidel, odvození závěrů shrnujících úspěšnost plnění a návrh bezprostředních, případně i dlouhodobějších, doporučení dalšího postupu jsou naprosto nezbytnou a integrální součástí celého procesu. V souladu s doporučením uvedeným v základním dokumentu NSBSP 2020 je plnění jednotlivých cílů a hodnocení efektivnosti prostředků k jejich naplňování zhruba v polovině období revidováno.

Vyhodnocení plnění NSBSP je zajištěno:

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

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

5.1 PŘÍMÉ UKAZATELE

Přímé ukazatele jsou hodnoceny v analytické části.

Poskytují základní přímou informaci o dosažených výsledcích v počtech usmrcených a těžce zraněných osob ve vztahu k očekávaným hodnotám⁹ strategických a dílčích cílů.

Jsou porovnány v souhrnném i regionálním měřítku a dávají jednoznačnou informaci o aktuálním stavu nehodovosti a jejím vývoji.

V kratším časovém období však nemusí nutně dát přesnou informaci o nastoupeném trendu vývoje. Platí to především pro jednorocní hodnocení, která citlivě reagují na konkrétní provozní, klimatické a společenské podmínky. Další problém vzniká u hodnocení dílčích cílů, které mohou být navíc dále strukturovány do dílčích skupin, např. dle regionů nebo dle vlastníků komunikací, kde výskyt smrtelných a těžkých následků nehod se vyskytuje jen

⁹ Očekávané hodnoty jsou odvozeny z předpokládané úrovně, která má být dosažena v roce 2020.

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

v malých číslech. Proto se do hodnocení **zavádí ekvivalent závažnosti následků nehod**, který v sobě **kumuluje nastaveným klíčem závažné následky nehod**. Navíc se v jednotlivých letech projevují odlišné trendy změn u smrtelných následků a těžkých zranění. Zavedením ekvivalentu závažnosti se dosáhne výstižnějšího pohledu na vývoj bezpečnostní situace hodnocené skupiny i celkového trendu.

Při vyhodnocování plnění NSBSP 2020 často vznikaly problémy s interpretací výsledků konkrétního roku a nekonzistentních změn v návaznosti na předchozí vývoj. Proto se v dalších letech bude hodnotit i **průměrná změna za poslední dva roky za účelem zmírnění jednoročních statistických výkyvů**.

5.2 NEPŘÍMÉ UKAZATELE

K posouzení, zda je dosažený aktuální stav nehodovosti výsledkem skutečných změn stavebních a dopravních podmínek v silničním provozu nebo jen náhodným jevem či statistickou odchylkou, slouží nepřímé ukazatele.¹⁰ Nepřímé ukazatele rovněž dávají informaci v jakém rozsahu jsou dodržována příslušná pravidla silničního provozu.

K posouzení, zda dosažené přímé ukazatele mají příčinnou souvislost s realizovanými bezpečnostními opatřeními, je třeba alespoň orientačně znát rozsah jejich realizace ve vazbě na jejich specifikaci v Akčním plánu. Podrobné shrnutí těchto realizací je založeno na odpovědích získaných od subjektů odpovědných za jejich realizaci. Neznamená to však vždy, že opatření realizovaná i ve velkém rozsahu vyvolala předpokládané změny provozních podmínek. Mohla se také ukázat jako neúčinná v konkrétních podmínkách nebo nebyla správně zvolena či realizována nebo dokonce o jejich rozsahu nebyla podána správná informace. Pokud se však tato informace spojí se zjištěním nepřímých ukazatelů, lze zodpovědně posoudit i účinnost realizovaného opatření a jeho vliv na změnu provozních podmínek. Návazně je pak možné pružně revidovat konkrétní opatření nebo jej třeba nahradit i jiným a tím efektivně využít disponibilních finančních prostředků.

Proto NSBSP 2020 stanovila pro vyhodnocování účinnosti své realizace následně uvedené nepřímé ukazatele bezpečnosti a jejich cílové parametry, kterých by mělo být dosaženo v roce 2020. Po vyhodnocení dosavadní realizace NSBSP 2020 se potvrdila potřeba použití nepřímých ukazatelů a současně také v malém rozsahu jejich aktualizace. Upravené nepřímé ukazatele jsou shrnuty v Tab. 21¹¹.

¹⁰ V angličtině se pro nepřímé ukazatele používá termín „*performance indicators*“ – provozní parametry, který výstižněji charakterizuje jejich podstatu.

¹¹ Bylo vypuštěno denní svícení vozidel, dle měření dlouhodobě dosahuje 99 %.

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Tab. 23: Nepřímé ukazatele pro monitoring implementace NSBSP 2011–2020

nepřímý ukazatel	cíl do roku 2020
HODNOCENÍ NÁRODNÍ OBSERVATOŘÍ BSP	
zajištění dětí odpovídajícím zádržným systémem	99 % dětí cestujících v osobních vozidlech
používání reflexních materiálů na oblečení za snížené viditelnosti	95 % dětí – chodců a cyklistů 90 % chodců v extravilánu
používání bezpečnostních helem	95 % dětí – cyklistů
používání bezpečnostních pásů	98 % řidičů 95 % spolujezdců na předních sedadlech 90 % spolujezdců na zadních sedadlech
používání bezpečnostních helem	100 % motocyklistů a spolujezdců na motocyklech
používání bezpečnostních helem cyklisty	70 % cyklistů vybaveno helmou
dodržování nejvyšší dovolené rychlosti v extravilánu	85 % vozidel nepřekročí dovolenou rychlost o více než 10 km.h⁻¹
dodržování nejvyšší dovolené rychlosti v intravilánu	85 % vozidel nepřekročí dovolenou rychlost o více než 10 km.h⁻¹
dodržování bezpečné vzdálenosti ovlivněných vozidel v extravilánu	90 % vozidel dodržujících bezpečnou vzdálenost nad 4 s od vozidla jedoucího před nimi
telefonování a používání mobilního zařízení bez hands-free	max. 1 % řidičů

Zdroj: CDV

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

HODNOCENÍ POLICIÍ ČR	
jízda pod vlivem alkoholu	maximálně 0,01 % jízd pod vlivem alkoholu s obsahem alkoholu v krvi přesahujícím legální (nulovou) hranici
Hodnocení MD	
bezpečná vozidla	100 % nových vozidel vyhodnoceno v kategorii nejbezpečnějších v testech EuroNCAP
zamezení jízdy profesionálních řidičů pod vlivem alkoholu	zabudování alkoholoků do všech vozidel řízených profesionálními řidiči
bezpečná nákladní vozidla	100 % nových vozidel vybaveno systémem automatického pohotovostního systému brzdění
HODNOCENÍ ŘSD ČR A KRAJI	
bezpečné silnice v extravilánu	100 % nově budovaných úseků silnic posouzeno bezpečnostním auditem, 100 % délky silnic I. třídy posouzeno bezpečnostní inspekcí, 50 % délky silnic II. třídy posouzeno bezpečnostní inspekcí, 10 % délky vybraných silnic III. třídy posouzeno bezpečnostní inspekcí, odstranění 90 % nehodových lokalit na silnicích I. třídy.
bezpečné silnice v intravilánu	100 % nově budovaných úseků silnic posouzeno bezpečnostním auditem odstranění 70 % nehodových lokalit na hlavní síti místních komunikací
oceňování bezpečnosti silničního provozu	každoroční vyhodnocování přínosů realizace NSBSP

Použití nepřímých ukazatelů je důležité zejména u cílů stanovených pro dílčí problémové oblasti a u cílů stanovených pro krajskou, případně místní úroveň.

Tedy v případech, kdy se počty závažných následků nehod pohybují v menších číslech. Názorným příkladem je např. počet usmrcených dětí, kdy i výskyt jednoho případu znamená významnou odchylku při porovnávání vývoje v nějakém časovém úseku. Stejně významnou statistickou odchylku může vyvolat i jedna nehoda s mnoha osobními následky (např. nehoda autobusu nebo hromadná dopravní nehoda s účastí většího počtu vozidel na dálnici).

Nepřímé ukazatele jsou také jedinou spolehlivou informací v oblastech, kde již došlo k aplikaci jednoznačně přínosných bezpečnostních opatření.

Např. snížení rychlostních limitů v intravilánu, používání bezpečnostních pásů a zádržných systémů, zlepšení bezpečnostních parametrů komunikací, zavedení účinného systému postihu atd. Nepřímé ukazatele zde podávají objektivní obraz o tom, jak jsou tato opatření respektována, jak jsou účinná, jak přispěla k očekávané změně provozních podmínek a jak souvisejí se změnami ve vývoji nehodovosti.

Velmi důležitou roli hrají nepřímé ukazatele i pro vzájemné porovnání vývoje změn provozních podmínek mezi jednotlivými kraji.

Jedná-li se o pravidelný sběr dat, lze na základě jeho vyhodnocení srovnávat vývoj bezpečnostní situace a potažmo interpretovat případné změny. Na nich lze dobře sledovat účinnost úsilí krajských orgánů o zlepšení bezpečnosti. Právě reprezentativně vyselektovaná síť referenčních bodů dle dále jednotné metodiky umožňuje vzájemné srovnání jejich úrovně a současně i progresu, kterého ve zvoleném časovém období dosáhly. Takto objektivizovaný pohled na bezpečnostní úroveň silničního provozu bude mít pro ně i výrazně stimulační charakter pro posílení jejich aktivit.

Pro systémové sledování nepřímých ukazatelů byly již v letech 2004–2009 prostřednictvím CDV vytvořeny potřebné podmínky. Byla vypracována metodika, která je kompatibilní s evropskou metodikou SafetyNet a zajišťuje tak i porovnávání na evropské úrovni. Sběr nepřímých ukazatelů prošel zkušební fází a návazně pak probíhal s průkazně přínosnými výsledky v České observatoři silničního provozu v rámci projektu Ministerstva dopravy SENZOR¹².

¹² www.czrso.cz

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Takto systémově postavená metodika a pevně stanovená síť referenčních bodů **nabízí i další možnosti objektivního posouzení dopadů nově zaváděných legislativních změn případně jiných celorepublikově uplatňovaných opatření** (např. bezpečnostních kampaní) a jejich porovnání s předchozími provozními podmínkami.

V roce 2014 byl obnoven Centrem dopravního výzkumu sběr nepřímých ukazatelů bezpečnosti v rámci projektu financovaného z prostředků TA ČR v programu OMEGA, který byl ukončen roce 2015. Sběr je prováděn v rozsahu vyžadovaném pro hodnocení Národní observatoří bezpečnosti silničního provozu, s výjimkou používání reflexních materiálů na oblečení za snížené viditelnosti.

Je třeba i nadále zajistit sběr potřebných údajů, který musí být integrální součástí pravidelného vyhodnocování plnění NSBSP 2020.

Ministerstvo vnitra ve spolupráci s Policíí ČR v rámci aktivit obsažených v Resortním akčním plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu **zajišťuje sledování vybraných ukazatelů, které souvisí s výkonem jejich činností při dohledu v silničním provozu.** Názornou ukázkou efektivnosti využití nepřímých ukazatelů je **systematické sledování zjištěných jízd pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek.** Nárůst zjištěných přestupků při dohledu potvrzuje nezbytnost soustavné preventivní činnosti v této oblasti, i když statistická data o nehodách poskytují méně naléhavou potřebu věnování pozornosti těmto přestupkům. **Je žádoucí, aby v rámci činnosti Policie ČR bylo kontrolováno zajištění dětí odpovídajícím zádržným systémem, které nelze kontrolovat bez zastavení vozidla.**

5.3 BEZPEČNOSTNÍ OPATŘENÍ AKČNÍHO PLÁNU

Akční plán uvádí návrh nápravných bezpečnostních opatření strukturovaných do základních komponent bezpečného dopravního systému: komunikace – účastník – vozidlo. Jeho součástí je i stanovení odpovědných subjektů za jejich plnění a časový horizont jejich realizace.

Vyhodnocení provádí každoročně CDV na základě informací dodaných odpovědnými subjekty online pomocí speciální softwarové aplikace. Ze zhodnocení dosavadního průběhu vyhodnocování připomínek získaných od subjektů, které informace o plnění v rámci své kompetence podávají vyplynul dále popsany aktualizovaný systém hodnocení pro další období. Sleduje zjednodušení celého procesu:

- Formuláře s otázkami budou jen s relevantními pro odpovědný subjekt, tzn., že odpovědný subjekt uvidí pouze tu část webových dotazníků, za kterou nese odpovědnost.

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

- Jmenovité přidělení odpovědnosti danému subjektu – (bude konzultováno s MD a MV).
- Upřesnění otázek tak, aby byly snadno uchopitelné pro odpovědné subjekty.
- Rozšíření části „komentář“ na 1000 znaků.
- Umožnění exportu webových dotazníků vyplňujícímu subjektu pro kontrolu, zda vložená data jsou správná.

V rámci připomínek k Revizi a aktualizaci NSBSP bylo přijato ke dni 24. 8. 2016 cca 150 připomínek, které se týkaly převážně obsahu Akčního programu, jeho upřesnění a návrhu nových aktivit, které v roce přípravy NSBSP 2020, tj. rok 2009, nebyly aktuální.

K procesu vyhodnocování plnění aktivit jednotlivými odpovědnými subjekty se většina respondentů vyjádřila „bez připomínek“. Připomínky, která byly zaměřeny na webové formuláře budou respektovány v nových formulacích otázek, jejich upřesnění, specifikaci odpovědných subjektů (ne jen obecně) a s přihlédnutím na přehlednost pro vyplňující.

Značná část směřovala do oblasti legislativní úpravy zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, která se týká oblasti autoškol, jejich kontroly, vzdělávání učitelů autoškol, atd. - viz. Shrnutí připomínek – Příloha A.

Průběžné, podrobné a komplexní vyhodnocování plnění NSBSP je důležitou podmínkou pro objektivní sledování dosažených změn v redukci závažných následků nehod, posouzení účinnosti přijatých opatření a zhodnocení efektivity vložených finančních prostředků. Je základním nástrojem pro operativní reakci na krátkodobé změny ovlivňující bezpečnost provozu na silničních komunikacích a pro včasné přijetí koncepčních rozhodnutí při projevení se dlouhodobých změn provozu.

6 ZAJIŠTĚNÍ SYSTÉMOVÝCH PODMÍNEK PRO REALIZACI REVIDOVANÉ NSBSP

6.1 POSOUZENÍ A ZHODNOCENÍ SOUČASNÉ ZAJIŠTĚNOSTI VNĚJŠÍCH PODMÍNEK DOSAVADNÍ REALIZACE NSBSP

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020 definovala a specifikovala následující systémové podmínky nezbytné pro její úspěšnou realizaci.

Politická podpora a funkční řídicí struktura

jako základní předpoklad pro systematickou práci vedoucí ke snižování dopravní nehodovosti na úrovni ústředních orgánů státní správy, ale i všech ostatních subjektů nesoucích třeba jen částečnou zodpovědnost za bezpečnost silničního provozu. Za zásadní byla považována změna v systému řízení bezpečnosti a vytvoření kompetentního koordinačního útvaru, který by byl vybaven přímými pravomocemi i nepřímými účinnými nástroji ke své činnosti.

Zajištění efektivního financování

dopravně bezpečnostních aktivit na všech úrovních a všemi relevantními aktéry jako další nezbytný předpoklad úspěšnosti naplňování Strategie založený na kombinaci státních prostředků, finančnímu zapojení dalších subjektů, spolufinancování regionů a využití prostředků ze strukturálních fondů.

Kvalitní informační podklady

k identifikaci účinných a efektivních opatření. K tomu přináleží průběžné doplňování databáze relevantních informací pro okamžitou dispozici všem subjektům kvalitní data o nehodách a rovněž nepřetržitá a včasná analýza aktuálních dat v oblasti ukazatelů nehodovosti. Významným příspěvkem k pochopení příčin a souvislostí dopravních nehod a jejich specifických okolností je i systematicky založená hloubková analýza dopravních nehod. Zavádění nových legislativních opatření si kromě jiného vyžadují provedení fundované studie dopadů opatření na bezpečnost podložených cost-benefit analýzou nákladů a očekávaných benefitů.

Vyhodnocování

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

Tyto systémové podmínky byly naplněny jen v oblasti vyhodnocování a částečně při zajišťování kvalitních informačních podkladů. Přitom provádění hloubkové analýzy dopravních nehod probíhalo mimo rámec NSBSP, přestože z ní vplynuly významné poznatky uplatněné v NSBSP. Ostatní podmínky zůstaly prakticky nenaplněny, přestože na ně bylo v závěrech vyhodnocení již od roku 2013 soustavně upozorňováno.

6.2 SPECIFIKACE NEZBYTNÝCH SYSTÉMOVÝCH PODMÍNEK PRO REALIZACI REVIDOVANÉ NSBSP

Na základě dosavadních zkušeností s implementací NSBSP 2020 i mezinárodních zkušeností a poznatků je třeba přijmout zajištění systémových podmínek pro realizaci revidované NSBSP jako základní podmínku pro naplnění jejich stanovených strategických cílů.

Základní systémové podmínky:

- **politická podpora,**
- **cílově orientovaná strategie,**
- **funkční koordinace,**
- **zapojení krajů, obcí, zodpovědných subjektů i občanů,**
- **účinná legislativa,**
- **zajištěné financování,**
- **přesvědčivá propagace,**
- **průběžné monitorování a vyhodnocování,**
- **průběžný výzkum a přenos poznatků**

➤ **Politická podpora**

Zajištění bezpečnosti silničního provozu a ochrana životů a zdraví občanů v silničním provozu nepatří v České republice mezi politické, společenské a hospodářské priority, přestože úroveň nehodovosti se postupně dostáváme mezi evropské země s nejnebezpečnějšími podmínkami silničního provozu. Bezpečnost silničního provozu není prioritou, dokonce ani ne tématem politických stran (s jedinou výjimkou) v předvolebním

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

lákání voličů ani v případném vládnutí této zemi. V zahraničí vrcholové orgány - prezident, vláda i parlament jednoznačně deklarují svůj zájem o zvýšení bezpečnosti svých občanů, jednoznačně podnikají patřičné kroky a současně i iniciují její systémové řešení.

Je třeba, aby současně s přijetím revidované NSBSP byla odstartována politická diskuze a iniciativa na úrovni vlády a Parlamentu, která tento dokument přijme se stejnou vážností jako ohrožení naší společnosti terorismem, uprchlickou vlnou a islámským terorismem.

➤ Strategie zaměřená na cíle

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011–2020 byla schválena usnesením Vlády ČR č. 599 dne 10. srpna 2011. Svým směřováním, strukturou, věcným obsahem i metodickým přístupem je srovnatelná s obdobnými dokumenty ve vyspělých zemích. Nebyla však rozpracována do konkrétních akčních plánů ani na úrovni resortů (s výjimkou MV), ani ve většině krajů a obcí. NSBSP je přijímána na krajské, místní i občanské úrovni jako vládní dokument, jehož plnění má zajistit vláda.

Je třeba, aby revidovaná NSBSP byla zapracovaná do strategických dokumentů příslušných ústředních orgánů státní správy a samosprávy a současně byla základem pro vypracování vlastních strategií bezpečnosti silničního provozu v rámci jejich působnosti.

➤ Funkční koordinace

Rada vlády pro bezpečnost silničního provozu vrcholově nezajišťuje koordinaci, pouze na informativní úrovni, bez výkonných rozhodnutí. Chybí vertikální koordinace s krajskými úřady a obecními úřady obcí s rozšířenou působností. Oddělení BESIP má v organizační struktuře MD subordinační roli bez koordinační pravomoci. Činnost krajských koordinátorů BESIP je většinou omezena pouze na oblast lidského činitele.

Je třeba změnit zastaralý a především nefunkční systém řízení bezpečnosti silničního provozu, který v této zemi funguje bez podstatných změn od konce šedesátých let minulého století. Je třeba zajistit efektivní způsob koordinace na horizontální úrovni mezi ústředními orgány státní správy a vertikálně s regionální a místní úrovní.

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

➤ Zapojení krajů, obcí, zodpovědných subjektů i občanů

V návaznosti na nedostatečnou politickou podporu i nedostatečně fungující koordinaci jsou do zvyšování bezpečnosti zapojeny ostatní subjekty, které mají bezpečnost ve své odpovědnosti, včetně krajů i obcí ve velmi omezené míře. Stejně tak to platí i pro ostatní subjekty, které mohou svou činností bezpečnost silničního provozu ovlivnit včetně občanů – účastníků silničního provozu. Demonstrativním příkladem bylo neurčité odložení zájmu o spolupráci na implementaci NSBSP 2020 na krajskou úroveň na zasedání dopravní komise Asociace krajů v listopadu 2013.

Je třeba přeměnit motto NSBSP 2020 v realitu:

Bezpečnost na silnicích - právo a zodpovědnost každého z nás.

➤ Účinná legislativa

Funkční legislativní prostředí zajišťující bezpečný provoz na našich silnicích začíná již na vrcholové úrovni při aplikaci legislativy EU do právního řádu ČR. Názorným příkladem jsou obstrukce při uplatňování nástrojů Direktivy 2008/96/ES na ostatní síti silnic (audit, inspekce, hodnocení dopadů, nehodová lokalita). Všeobecným problémem je neschopnost zajistit efektivní vymahatelnost postihů za porušování právních předpisů v silničním provozu. K právní důvěře široké veřejnosti (všichni jsou účastníci silničního provozu) nepřispívají problematická soudní rozhodnutí (např. řidič nebyl v důsledku požití alkoholických nápojů schopen adekvátně reagovat na situaci).

Je třeba, aby veřejná správa pohotově reagovala na všechny obstrukční trendy, které se objevují, např. formou různých metodických pokynů ze strany ministerstva dopravy, případně jiných ústředních orgánů státní správy, do jejichž kompetence které by byly v konkrétním případě příslušné. Oblasti, které by se daly řešit legislativní cestou, by bylo vhodné upravit do zákona o silničním provozu.

➤ Zajištěné financování

V kapitole 6 byly dokumentovány obrovské ekonomické ztráty způsobené nehodami v silničním provozu, které přesahují v posledních letech enormní částku 50 mld. Kč ročně. Přitom vládou schválená Strategie nemá zajištěno financování její realizace a ani neexistují stálé zdroje pro financování bezpečnostních opatření (výjimka SFDI – 1 % z výdajů na silnice

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

a nově zřízený Fond zábrany škod - FZŠ). I tak nízký rozpočet oddělení BESIP MD je každoročně snižován.

Je třeba v přiměřené míře zajistit financování realizace opatření specifikovaných v Akčním programu revidované NSBSP ze státního rozpočtu, nikoliv pouze z kapitoly Ministerstva dopravy. Je rovněž nezbytné vytvořit finanční stimulaci z centrální úrovně pro realizaci bezpečnostních opatření na krajské a místní úrovni. Současně je třeba najít formy, jak do financování bezpečnostních opatření zapojit soukromý sektor.

➤ Přesvědčivá propagace

V konkrétních činnostech dopravní výchovy, komunikace s veřejností i spolupráce s medií zaměřenou na konkrétní témata prevence bezpečnosti silničního provozu má dostatečné zkušenosti a v bohatém rozsahu zajišťuje oddělení BESIP MD. Tyto systematicky přenáší na krajskou a místní úroveň prostřednictvím krajských koordinátorů BESIP. Jak již bylo uvedeno, jsou tyto aktivity převážně zaměřeny na lidský faktor.

Je třeba nejen dále rozvíjet dosavadní orientaci medializace, ale intenzivně vytvářet i širší vědomí rozhodovacích orgánů, odborných organizací i účastníků silničního provozu o významu bezpečnosti silničního provozu jako integrální součásti péče o zdraví občanů. Rovněž je nezbytné medializaci bezpečnosti účinně koordinovat s preventivními aktivitami nevládních organizací.

➤ Průběžné monitorování a vyhodnocování

Každoroční vyhodnocování plnění opatření NSBSP 2020 je podrobně zpracováváno a předkládáno vládě. Její projednání má však pouze informativní úroveň a formální charakter, vyhodnocovací zpráva je vládou vzata na vědomí a na závěry uvedené ve zprávě není reagováno.

Je třeba, aby vyhodnocovací zpráva byla vládou projednána a přijaty k ní závěry reagující na aktuální vývoj nehodovosti. Rovněž je třeba zajistit monitorování nepřímých ukazatelů nehodovosti a vyhodnocování jejich plnění. Stejně tak je třeba pravidelně provádět monitorování účinnosti a vyhodnocování přínosů realizovaných opatření a posuzovat, zda jsou omezené finanční prostředky vynakládány efektivně a přináší očekávané přínosy.

➤ Průběžný výzkum a přenos poznatků

Vysoká odborná expertíza v oblasti bezpečnosti silničního provozu i špičková výzkumná kapacita, uznávaná i na mezinárodní úrovni, je dostatečně zajištěna Centrem dopravního výzkumu, v.v.i., vysokými školami i privátními subjekty. Její potenciál však není dostatečně využíván a v mnoha případech je jejich expertíza, zejména při populistických parlamentních diskuzích, ignorována.

Je třeba vytvořit podmínky pro realizaci a diseminaci výsledků výzkumných řešení do praktického užití a současně i příslušnou podporu a zájem o přenos a ověřování osvědčených praktických řešení ze zahraničí. Současně je třeba průběžně analyzovat a systematicky zajišťovat výzkumné potřeby pro řešení aktuálních problémů nehodovosti.

7 ZÁVĚR

Schválení revidované a aktualizované NÁRODNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU 2011–2020 S PLATNOSTÍ OD ROKU 2017 a jejího strategického zaměření je potvrzením zájmu České republiky chránit životy a zdraví svých občanů v silničním provozu se stejným přístupem jako ostatní členské země Evropské unie.

Návazná implementace bezpečnostních opatření obsažených v Akčním programu a současně důsledná realizace systémových změn managementu bezpečnosti silničního provozu by měla zajistit dosažení důstojného postavení bezpečnosti silničního provozu na průměrné úrovni členských zemí EU.

Průběžné, podrobné a komplexní vyhodnocování plnění NSBSP je důležitou podmínkou pro objektivní sledování dosažených změn v redukci závažných následků nehod, posouzení účinnosti přijatých opatření a zhodnocení efektivity vložených finančních prostředků. Je základním nástrojem pro operativní reakci na krátkodobé změny ovlivňující bezpečnost provozu na silničních komunikacích a pro včasné přijetí koncepčních rozhodnutí při projevení se dlouhodobých změn provozu.

Vzhledem k enormním ekonomickým ztrátám způsobeným nehodovostí v silničním provozu se doporučuje předkládat vládě ČR závěry těchto každoročních hodnocení k projednání a k přijetí adekvátních rozhodnutí.

Bezpečnost na silnicích - právo a zodpovědnost každého z nás.

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK – abecedně

BESIP	bezpečnost silničního provozu
oddělení BESIP	samostatné oddělení Ministerstva dopravy
CDV	Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.
ČČK	Český červený kříž
ČKP	Česká kancelář pojistitelů
ČSN	česká státní norma
DDH	dětské dopravní hřiště
DZ	dopravní značení
EU	Evropská unie
FZŠ	Fond zábrany škod
GŘ HZS	Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru
HZS	Hasičský záchranný sbor
ITS	inteligentní dopravní systémy
MD	Ministerstvo dopravy
MF	Ministerstvo financí
MM	magistrát města
MěÚ	městský úřad
MŠ	mateřská škola
MK	místní komunikace
MO	Ministerstvo obrany
MP	městská policie
MŠMT	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
MV	Ministerstvo vnitra
MZ	Ministerstvo zdravotnictví
NNO	nezávislé neziskové organizace
NSBSP 2010	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2004-2010

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

a její návazná Revize a aktualizace na období 2008-2010 (2012)

NSBSP	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011-2020
ORP	obec s rozšířenou působností
OS	ozbrojené síly
PČR	Policie České republiky
ŘSDP PP ČR	Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR
ŘSD	Ředitelství silnic a dálnic
SBJ	střediska bezpečné jízdy
SFDI	Státní fond dopravní infrastruktury
SOD	Státní odborný dozor
SŠ	střední škola
STK	Stanice technické kontroly
SÚS	Správa a údržba silnic
SZÚ	Státní zdravotní ústav
SŽDC	Správa železniční dopravní cesty
TEN-T	transevropská dopravní síť
TP	technické podmínky
TSK HMP	Technická správa komunikací hlavního města Prahy
VaV	věda a výzkum
VP	vojenská policie
vozokm	vozokilometry
VP	vojenská policie
ZŠ	základní škola

BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

POUŽITÉ ZKRATKY KRAJŮ ČR:

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

Zdroj: http://notes3.czso.cz/csu/2004edicniplan.nsf/krajo/13-2101-04-2004-zkratky_kraju_a_okresu