



Ministerstvo dopravy



NÁRODNÍ STRATEGIE

bezpečnosti silničního provozu

Informace o plnění v roce 2011

| | |
|---|----|
| OBSAH | 2 |
| SEZNAM ZKRATEK | 6 |
| ÚVOD | 8 |
| A SNÍŽENÍ POČTU NEHOD A JEJICH NÁSLEDKŮ ZPŮSOBENÝCH NEPŘIMĚŘENOU RYCHLOSTÍ..... | 11 |
| A 1 PREVENTIVNÍ PŮSOBNÍ K SNÍŽENÍ POČTU NEHOD ZPŮSOBENÝCH VLIVEM NEPŘIMĚŘENÉ RYCHLOSTI..... | 11 |
| A 1.1 Každoroční kampaň zaměřená na dodržování rychlostních limitů, s důrazem na jízdu v obci a dodržování bezpečné vzdálenosti | 11 |
| A 1.2 Osazování informačních automatických měřičů rychlosti | 13 |
| A 2 ŠIROKÁ APLIKACE PRVKŮ DOPRAVNÍHO ZKLIDŇOVÁNÍ ZEJMÉNA V OBCÍCH..... | 15 |
| A 2.1 Aplikace vjezdových ostrůvků na vjezdech do obcí na novostavbách i stávajících komunikacích | 15 |
| A 2.2 Aplikace prvků dopravního zklidňování v obcích při rekonstrukcích průtahů obcemi a řešení nehodových lokalit v obcích | 16 |
| A 2.3 Motivování měst a obcí k vyšší aplikaci dopravně inženýrských opatření formou iniciačních grantů na tyto projekty | 18 |
| A 3 ZVÝŠENÍ POČTU MĚŘENÍ RYCHLOSTI JÍZDY | 19 |
| A3.1 Zvýšení počtu měření rychlosti mobilními radary se záznamovým zařízením, podstatné zintenzivnění měření rychlosti mobilními radary za jízdy. Zaměřit se na místa častých dopravních nehod způsobených překračováním limitů povolené rychlosti a agresivní jízdou | 19 |
| A3.2 Zvýšení počtu automatických zařízení pro měření rychlosti | 19 |
| A 3.3 Zvýšená kontrola dodržování stanovené doby jízdy u vozidel povinně vybavených tachografy v rámci Státního odborného dozoru nad dodržováním dohody AETR..... | 20 |
| B SNÍŽENÍ POČTU NEHOD A JEJICH NÁSLEDKŮ ZPŮSOBENÝCH NEDÁNÍM PŘEDNOSTI V JÍZDĚ | 22 |
| B 1 ZVÝŠENÍ PŘEHLEDNOSTI KŘÍŽOVATEK..... | 22 |
| B 1.1 Zvyšování srozumitelnosti dopravního vybavení a značení | 22 |
| B 1.2 Udržování rozhledových trojúhelníků křižovatek pozemních komunikací | 25 |
| B 1.3 Zlepšování přehlednosti přechodů pro chodce a zajištění jejich řádné viditelnosti | 26 |
| B 2 ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ | 27 |
| B 2.1 Zkvalitnění dopravního značení křižujících pozemních komunikací (silnic, městských komunikací, účelových komunikací, polních a lesních cest)..... | 27 |
| B 2.2 Udržování rozhledových polí úrovnových křížení pozemních komunikací s železničními tratěmi | 28 |
| B 2.3 Udržování rozhledových polí úrovnových křížení pozemních komunikací s železničními tratěmi | 30 |
| B 2.4 Postupné zlepšování technického zabezpečení železničních přejezdů..... | 32 |
| B 3 ZVÝŠENÍ POČTU SLEDOVÁNÍ JÍZDY A CHŮZE NA ČERVENOU NA KŘÍŽOVATKÁCH VYBAVENÝCH SVĚTELNÝM SIGNALIZAČNÍM ZAŘÍZENÍM | 33 |
| B 3.1 Zvýšení počtu instalovaných stacionárních zařízení pro odhalování jízd na červenou na vybraných křižovatkách | 33 |
| B 3.2 Zvýšení dohledu nad dodržováním přednosti v jízdě..... | 34 |
| C SNÍŽENÍ POČTU NEHOD A JEJICH NÁSLEDKŮ ZAVINĚNÝCH POD VLIVEM ALKOHOLU A JINÝCH DROG. 35 | |
| C 1 SNÍŽENÍ POČTU NEHOD ZAVINĚNÝCH POD VLIVEM ALKOHOLU, LÉKŮ A JINÝCH NÁVYKOVÝCH LÁTEK PROSTŘEDNICTVÍM VÝCHOVNÉHO PŮSOBNÍ | 35 |
| C 1.1 Každoroční kampaň zaměřená na nebezpečí řízení pod vlivem alkoholu, léků a jiných návykových látek s důrazem na odpovědnost konzumenta | 35 |
| C 1.2 Uplatňování poznatků o vlivu alkoholu aj. návykových látek na způsobilost řídit motorová a nemotorová vozidla a na bezpečnost silničního provozu ve vzdělávacích programech škol a autoškol | 39 |
| C 1.3 Zvýšení informovanosti účastníků o vlivu některých léků na způsobilost řízení motorového vozidla a o jejich vlivech na chování ostatních účastníků silničního provozu | 40 |
| C 2 SNÍŽENÍ POČTU NEHOD ZAVINĚNÝCH POD VLIVEM ALKOHOLU PROSTŘEDNICTVÍM INTENZIVNĚJŠÍHO DOHLEDU POLICIE ČR..... | 40 |
| C 2.1 Zvýšení počtu kontrolovaných řidičů při akcích zaměřených na kontrolu zjišťování alkoholu aj. návykových látek u řidičů motorových vozidel a u cyklistů; situovat dopravně bezpečnostní akce na víkendový provoz a noční dobu | 40 |

| | |
|---|----|
| D SNÍŽENÍ ZÁVAŽNOSTI NÁSLEDKŮ NEHOD ZVÝŠENÝM POUŽÍVÁNÍM ZÁDRŽNÝCH SYSTÉMŮ | 42 |
| D 1 ZVÝŠENÍ ČETNOSTI POUŽÍVÁNÍ BEZPEČNOSTNÍCH PÁSŮ PROSTŘEDNICTVÍM VÝCHOVNÉHO PŮSOBNÍ | 42 |
| D 1.1 Každoroční kampaň zaměřená na zádržné systémy:..... | 42 |
| D 1.2 Zvýšení četnosti používání bezpečnostních pásů u příslušníků ozbrojených složek a ozbrojených sil..... | 45 |
| D 2 ZVÝŠENÍ ČETNOSTI POUŽÍVÁNÍ BEZPEČNOSTNÍCH PÁSŮ PROSTŘEDNICTVÍM INTENZIVNĚJŠÍHO DOHLEDU POLICIE ČR..... | 45 |
| D 2.1 Zvýšení počtu kontrolovaných řidičů a spolujezdců z hlediska používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů..... | 45 |
| E ZVÝŠENÍ OCHRANY ZRANITELNÝCH ÚČASTNÍKŮ SILNIČNÍHO PROVOZU | 48 |
| E 1 ZVÝŠENÍ OCHRANY DĚTÍ NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH | 48 |
| E 1.1 Zajištění mediálních kampaní nebo jiných informačních aktivit, zaměřených na zvýšení ochrany dětí | 48 |
| E 1.2 Podpora nevládních organizací a občanských sdružení k vyššímu zapojení pověřených osob ve smyslu ustanovení § 79 zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších novel | 52 |
| E 2 ZVÝŠENÍ ZNALOSTI LEGISLATIVY ZE STRANY CHODCŮ A CYKLISTŮ JAKO ÚČASTNÍKŮ SILNIČNÍHO PROVOZU.. | 52 |
| E 2.1 Zapojení veřejnosti, včetně dětí a osob s omezenou schopností pohybu a orientace do identifikace rizikových míst..... | 53 |
| E 2.2 Ostatní informační kampaně..... | 54 |
| E 3 ZLEPŠENÍ CHOVÁNÍ CHODCŮ A CYKLISTŮ PROSTŘEDNICTVÍM INTENZIVNĚJŠÍHO DOHLEDU POLICIE ČR | 58 |
| E 3.1 Věnování zvláštní pozornosti přechodům pro chodce (přecházení chodců na červenou a přednosti chodců na přechodech při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích)..... | 58 |
| E 3.2 Věnování pozornosti dodržování předpisů chodci a cyklisty, zejména v noci a za snížené viditelnosti, při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích I. a II. třídy, a to v obci i mimo obec. | 59 |
| E 3.3 Věnování zvláštní pozornosti motocyklistům při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích | 60 |
| F VYTVÁŘENÍ BEZPEČNÉHO DOPRAVNÍHO PROSTORU..... | 62 |
| F 1 HODNOCENÍ DOPADU NOVĚ PLÁNOVANÝCH KOMUNIKACÍ NA BEZPEČNOST SOUVISEJÍCÍ SILNIČNÍ SÍTĚ..... | 62 |
| F 1.1 Vytvoření jednotné závazné metodiky pro hodnocení dopadů nově plánovaných komunikací na bezpečnost související silniční sítě (v souladu se směrnicí EU 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury) | 62 |
| F 1.2 Aplikace metodiky hodnocení dopadů nově plánovaných komunikací na bezpečnost související silniční sítě | 62 |
| F 2 NEZÁVISLÁ KONTROLA A PROVĚŘENÍ PROJEKTOVÉ DOKUMENTACE NOVĚ PLÁNOVANÝCH DOPRAVNÍCH STAVEB (BEZPEČNOSTNÍ AUDIT – VIZ SMĚRNICE 2008/96/ES O ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY) | 63 |
| F 2.1 Zadávání bezpečnostního auditu na cíleně vybraných úsecích pozemních komunikací..... | 63 |
| F 3 SYSTEMATICKÉ ZJIŠŤOVÁNÍ A ODSTRAŇOVÁNÍ PŘÍČIN NEHODOVOSTI V MÍSTECH ČASTÝCH DOPRAVNÍCH NEHOD (ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍ SÍTĚ) | 67 |
| F 3.1 Jednotná závazná metodika pro zjišťování a sledování míst častých dopravních nehod, včetně databanky modelových způsobů řešení těchto lokalit..... | 67 |
| F 3.2 Řešení míst častých dopravních nehod..... | 67 |
| F 4 BEZPEČNOSTNÍ INSPEKCE POZEMNÍCH KOMUNIKACÍ (BEZPEČNOSTNÍ KONTROLY) | 68 |
| F 4.1 Vytvoření jednotné závazné metodiky pro bezpečnostní inspekci pozemních komunikací..... | 68 |
| F 4.2 Řešení míst častých dopravních nehod dle závazné celostátně platné metodiky | 68 |
| F 4.2.1 Použití celostátně platné metodiky pro bezpečnostní inspekci pozemních komunikací metodiky..... | 68 |
| F 5 PODPŮRNÁ OPATŘENÍ K ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNÉ SILNIČNÍ INFRASTRUKTURY | 69 |
| F 5.1 Novela zákona č. 104/2000 Sb. o SFDI..... | 69 |
| F 5.2 Omezování a nepovolování zřizování a provozování reklamních zařízení v ochranných pásmech všech typů pozemních komunikací | 70 |
| F 5.3 Podpora zavádění telematických systémů na dálnicích a rychlostních komunikacích..... | 70 |
| G ZLEPŠENÍ OPATŘENÍ BEZPROSTŘEDNĚ PO NEHODĚ | 73 |
| G 1 ZKVALITNĚNÍ VÝUKY CHOVÁNÍ PŘI NEHODĚ A POSKYTOVÁNÍ PRVNÍ POMOCI | 73 |
| G 1.2 Informování veřejnosti o nutnosti a způsobech poskytování první pomoci a chování po nehodě | 74 |
| G 1.3 Zajištění výuky první pomoci na školách v rámci tématiky ochrany člověka za mimořádných okolností.. | 74 |
| G1.4 Zajištění výuky chování po nehodě a poskytování první pomoci pro uchazeče o řidičské oprávnění a pro účastníky doškolovacích kurzů..... | 76 |
| H DOPRAVNÍ VÝCHOVA | 80 |
| H 1 DOPRAVNÍ VÝCHOVA V PŘEDŠKOLNÍM VĚKU | 80 |

| | |
|---|-----|
| H 1.1 Vytváření výchovných materiálů k prevenci dětských úrazů v dopravě a bezpečného chování v silničním provozu určeném rodičům předškolních dětí a jejich distribuce..... | 81 |
| H 2 Dopravní výchova žáků základních škol..... | 80 |
| H 2.1 Vytváření výchovných materiálů k prevenci dětských úrazů v dopravě a bezpečného chování v silničním provozu určeném rodičům školních dětí a jejich distribuce. | 81 |
| H 2.2 Materiální zajištění realizace dopravní výchovy na základní škole..... | 81 |
| H 2.3 Zajištění didaktických materiálů pro dopravní výchovu určenou v základních školách..... | 81 |
| H 2.4 Zabezpečování provozu dětských dopravních hřišť v souladu s platnou metodikou MD..... | 82 |
| H 3 DOPRAVNÍ VÝCHOVA PRO STŘEDNÍ ŠKOLY A ŠKOLY VYŠŠÍHO ODBORNÉHO VZDĚLÁNÍ..... | 83 |
| H 3.1 Vyhledání a vyhodnocení vhodných metod a forem dopravní výchovy pro mládež ve věkové kategorii 15 - 19 let..... | 83 |
| H 3.2 Vytvoření systémového nástroje pro dopravní výchovu věkové skupiny mládeže 15 - 19 let..... | 83 |
| H 4 AUTOŠKOLSTVÍ..... | 84 |
| H 4.1 Zavést jednotné rámcové výukové plány pro jednotlivé skupiny žadatelů o řídičské oprávnění. | 84 |
| H 4.2 Zavedení systému vzdělávání učitelů autoškol a prolongace licencí v souladu s požadavky směrnic EU.. | 85 |
| H 4.3 Vzdělávání zkušebních komisařů v souladu se zákonem č. 247/2000 Sb., revize pravidel v souladu s požadavky směrnic EU..... | 85 |
| H 5 DOŠKOLOVÁNÍ ŘIDIČŮ..... | 85 |
| H 5 1 Vypracování systému následného vzdělávání pachatelů dopravních přestupků..... | 86 |
| H 5 2 Podpora doplňkových kurzů bezpečné jízdy..... | 87 |
| I ZVÝŠENÍ RESPEKTU ÚČASTNÍKŮ SILNIČNÍHO PROVOZU K DODRŽOVÁNÍ PRÁVNÍ ÚPRAVY..... | 89 |
| I 1 ZVÝŠENÍ ÚČINNOSTI PRÁVNÍ ÚPRAVY..... | 89 |
| I 1.1 Příprava novelizace zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a předpisů souvisejících, k zajištění cílů Strategie..... | 89 |
| I 2 ZINTENZIVNĚNÍ DOHLEDU NAD DODRŽOVÁNÍM PRÁVNÍ ÚPRAVY..... | 89 |
| I 2.1 Zavedení silničních technických kontrol do zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích..... | 89 |
| I 2.2 Zabezpečení účinného státního odborného dozoru nad Stanicemi technické kontroly..... | 90 |
| I 2.3 ZABEZPEČENÍ ÚČINNÉHO STÁTNÍHO ODBORNÉHO DOZORU NAD AUTOŠKOLAMI A ZKUŠEBNÍMI KOMISAŘI.... | 91 |
| I 2.4 Zabezpečení účinného státního odborného dozoru nad provozovateli silniční dopravy ve smyslu zákona č. 111/94 Sb., § 34, odst. 1..... | 91 |
| I 3: ZVÝŠENÍ ÚČINNOSTI PRÁCE POLICIE ČR A SPRÁVNÍCH ÚŘADŮ..... | 93 |
| I 3.1 Zařadit vyhodnocení realizace opatření ke zlepšení stavu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu jako jedno ze stěžejních kritérií pro hodnocení úspěšnosti policejní práce..... | 93 |
| I 3.2 Kontrola dodržování pravidel silničního provozu Policií ČR..... | 93 |
| I 3.3 Kontrola postupu Policie ČR a obecní policie při řešení přestupků v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a Policie ČR při šetření dopravních nehod..... | 93 |
| I 3.4 Kontrola postupu správních úřadů při postihu přestupků v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu..... | 93 |
| I 3.5 Příprava zavedení jednotného systému elektronického sledování způsobu řešení dopravního přestupku..... | 93 |
| I 3.6 Průběžné informování veřejnosti o aktivitách policie vedoucích ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a propagace činnosti policie..... | 93 |
| I 3.7 Zvýšení vymahatelnosti uložených sankcí ve správním řízení a na místě nevybraných blokových pokut a zkrácení doby od zjištění přestupku až do vymožení uložené sankce..... | 96 |
| I 4: LEGISLATIVA VZTAHUJÍCÍ SE K BEZPEČNÉ SILNIČNÍ INFRASTRUKTUŘE..... | 96 |
| I 4.1 Připravit a schválit legislativní změnu v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, spočívající v zákazu umístění reklamních zařízení v ochranných pásmech pozemních komunikací..... | 96 |
| I 4.2 Připravit a schválit legislativní změnu v zákoně č. 13/1997 Sb., spočívající v implementaci závazné realizace nástrojů směrnice Evropského parlamentu Rady (ES) o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury také mimo síť TEN-T..... | 97 |
| J KOORDINACE ČINNOSTÍ V OBLASTI BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU..... | 99 |
| J 1 METODICKÉ ŘÍZENÍ VEŘEJNÉ SPRÁVY V RÁMCI BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU..... | 99 |
| J 1.1 Koordinace a podpora činností koordinačních orgánů v rámci bezpečnost silničního provozu..... | 99 |
| J 1.2 Podpora aktivit BESIP na regionální a místní úrovni..... | 101 |
| J 1.3 Úzká koordinace informačních, preventivních a represivních aktivit..... | 102 |
| J 1.3.1 Vytváření místních plánů zvýšení bezpečnosti silničního provozu se zapojením široké veřejnosti..... | 104 |

| | |
|--|-----|
| J 1.3 .2 Poskytování informací o osvědčených postupech a zkušenostech v oblasti bezpečnosti silničního provozu prostřednictvím webových stránek MD/zvláštní databanky..... | 105 |
| J 2 ZVÝŠENÍ ÚČINNOSTI PRÁCE RADY VLÁDY ČR PRO BEZPEČNOST PROVOZU NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH A JEJÍHO SEKRETARIÁTU | 105 |
| J 2.1 Ustanovení pracovních skupin složených z odborníků státní správy, nevládních organizací a občanských sdružení i privátního sektoru na konkrétní problémy bezpečnosti silničního provozu (novelizace právní úpravy, mladí a začínající řidiči, mediální působení atd.) v rámci Rady vlády České republiky pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích..... | 104 |
| J 2.2 Zajištění kontinuálního výzkumu a vývoje opatření pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu s prioritním zaměřením do následujících oblastí (klinická analýza nehod, bezpečnost provozu a uspořádání dopravního prostoru, koexistence člověk stroj, nové technologie pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu)..... | 106 |
| J 2.3 Pololetní vyhodnocování plnění úkolů vyplývajících ze Strategie | 106 |
| J 2.4 Každoroční vyhodnocování plnění úkolů vyplývajících ze Strategie a případná aktualizace Strategie s podáním informace Vládě ČR..... | 107 |
| J 2.5 Systematické vyhodnocování příčin nehodovosti v místech častých dopravních nehod nebo nehod se zvlášť závažnými následky..... | 107 |
| J2.6 Průběžné vyhodnocování účinnosti příslušné legislativy upravující podmínky provozu na pozemních komunikacích; dávat podněty k odstraňování legislativních či jiných bariér bránících zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích či efektivnímu výkonu činnosti policie na tomto úseku | 109 |
| J 2.7 Systematické vedení statistiky nehodovosti, jejich následků a příčin | 109 |
| J 3 ZVÝŠENÍ INTENZITY ZAPOJENÍ DALŠÍCH SUBJEKTŮ DO SYSTÉMU PREVENCE NEHOD NA POZEMNÍCH KOMUNIKACÍCH..... | 110 |
| J 3.1 Podporování vybraných projektů ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu nestátních institucí formou grantů..... | 110 |
| ZÁVĚR..... | 111 |

Seznam zkratk

| | |
|----------------|---|
| AČR | Autoklub České republiky |
| AETR | Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě |
| BESIP | bezpečnost silničního provozu |
| oddělení BESIP | samostatné oddělení Ministerstvo dopravy |
| CDV | Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. |
| ČČK | Český červený kříž |
| DBA | dopravně bezpečnostní akce |
| DDH | dětské dopravní hřiště |
| DSMC | Dopravní soutěž mladých cyklistů |
| DZ | dopravní značka |
| EU | Evropská unie |
| GŘ HZS | Generální ředitelství Hasičského záchranného sboru |
| HZS | Hasičský záchranný sbor |
| IDV | Institut dopravní výchovy Vyškov |
| ITS | inteligentní dopravní systémy |
| MD | Ministerstvo dopravy |
| MM | magistrát města |
| MěÚ | městský úřad |
| JMK | Jihomoravský kraj |
| MK | místní komunikace |
| MO | Ministerstvo obrany |
| MP | městská policie |

| | |
|---------|--|
| MŠMT | Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy |
| MV | Ministerstvo vnitra |
| MZ | Ministerstvo zdravotnictví |
| NSBSP | Národní strategie bezpečnosti silničního provozu – Strategie |
| ORP | obecní úřad s rozšířenou působností |
| OS | ozbrojených sil |
| PČR | Policie České republiky |
| ŘSD | Ředitelství silnic a dálnic |
| SFDI | Státní fond dopravní infrastruktury |
| SOD | Státní odborný dozor |
| SŠ | střední škola |
| STK | Stanice technické kontroly |
| SÚS | Správa 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 |
| ZŠ | základní škola |
| ZZS | zdravotnická záchranná služba |

Rok 2011 byl posledním rokem uplatnění Revize a aktualizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2008 – 2010 (2012), dále jen Strategie, která byla schválena usnesením vlády ČR ze dne 16. 12. 2008 č. 1584.

Strategie aktualizovala Národní strategii bezpečnosti silničního provozu na období 2004 – 2010, která byla schválena usnesením vlády ČR ze dne 28. dubna 2004 č. 394. Nutnost její revize vyplynula z prudkého nárůstu nehodovosti v roce 2007. Podkladem pro revizi byla analýza celkového stavu nehodovosti, jejího vývoje a účinnosti jednotlivých prostředků, nástrojů a opatření.

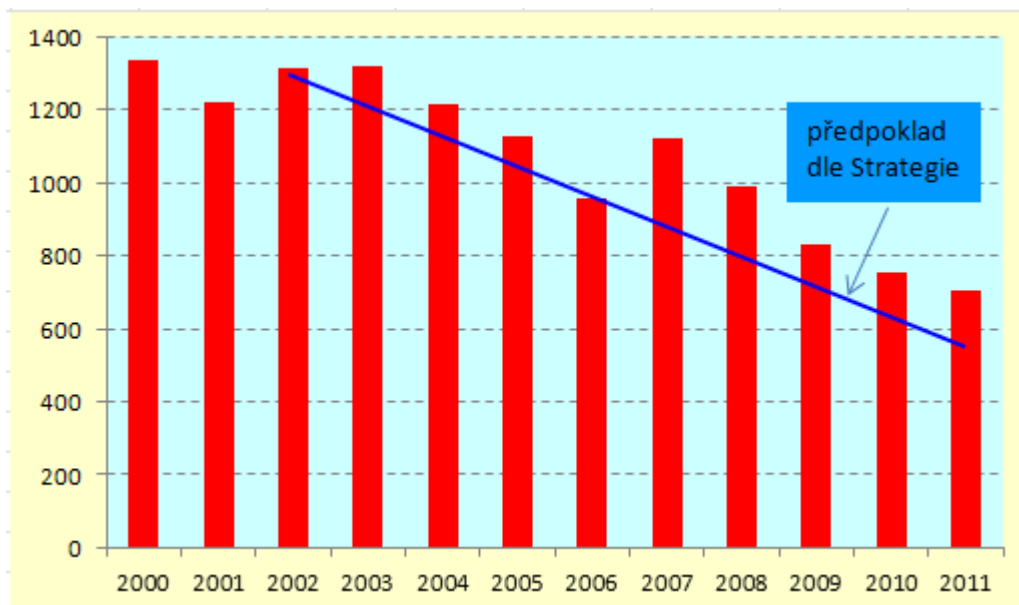
Revidovaná Strategie rozšířila škálu zvolených prostředků, nástrojů a opatření, kterým je třeba věnovat zvýšenou pozornost a současně zohlednila změny, které již byly v průběhu uplynulého období v silničním provozu zavedeny, např. bodový systém. Její platnost se předpokládala do doby, než bude vytvořena a schválena Strategie nová, která bude vycházet z připravovaného 4. Evropského akčního programu bezpečnosti silničního provozu.

Hlavní cíl Strategie do roku 2010 - snížení počtu usmrcených v silničním provozu na 50 % úrovně roku 2002, tj. na 650 osob - byl ponechán v nezměněné podobě.

V roce 2011 zemřelo na následky nehod v silničním provozu 707 osob (do 24 hodin, podle mezinárodního standardu hodnocení úmrtí do 30 dnů je to 738 zemřelých). Nepochybně pozitivní skutečností bylo, že počet úmrtí vzniklých v souvislosti s dopravní nehodou opět poklesl a byl v roce 2011 opět nižší, než v předcházejících letech, stejně tak i dalších následků v počtech lehkých a těžkých zranění.

V souhrnu se však nepodařilo dosáhnout ani cíle stanoveného pro rok 2010, tj. snížit počet usmrcených na 650 osob do 24 hod, respektive 716 osob do 30 dnů. Cíl Revize a aktualizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2008 – 2010 (2012) se nepodařilo naplnit.

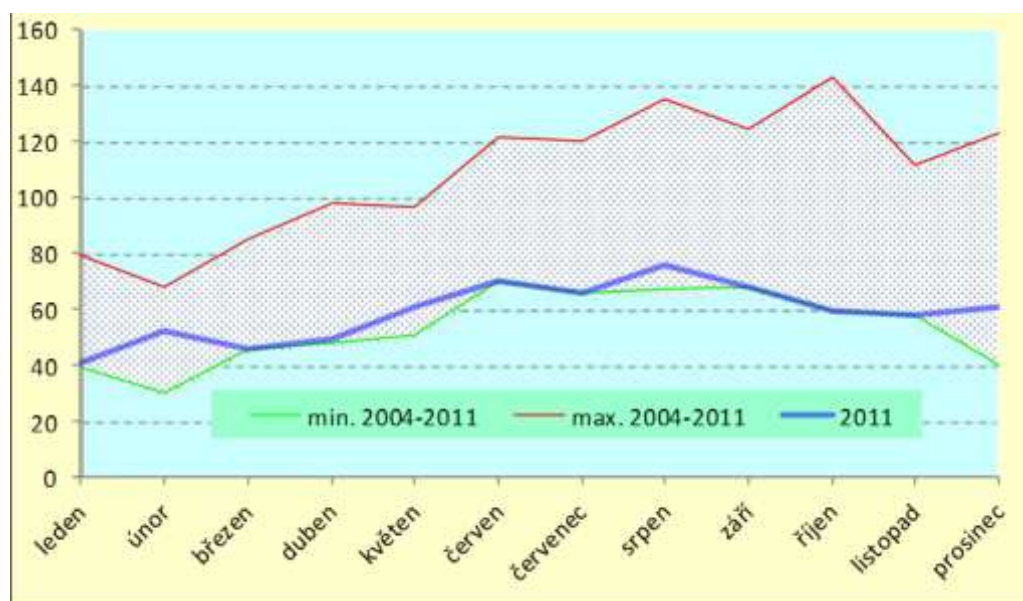
Celkový vývoj počtu smrtelných následků dopravních nehod v silničním provozu porovnaný s předpokladem vytýčeným ve Strategii dokumentuje Graf 1.



Graf 1 Předpokládaný a skutečný vývoj v počtu usmrcených v silničním provozu v letech 2000 – 2011

Důležitou doplňkovou informací k celkovým počtům je počet usmrcených osob v jednotlivých měsících v průběhu hodnoceného období. Ve většině měsíců, s výjimkou února a prosince bylo v roce 2011 dosaženo nejnižších hodnot, což potvrzuje, že poklesy počtu usmrcených byly výsledkem celoročního trendu.

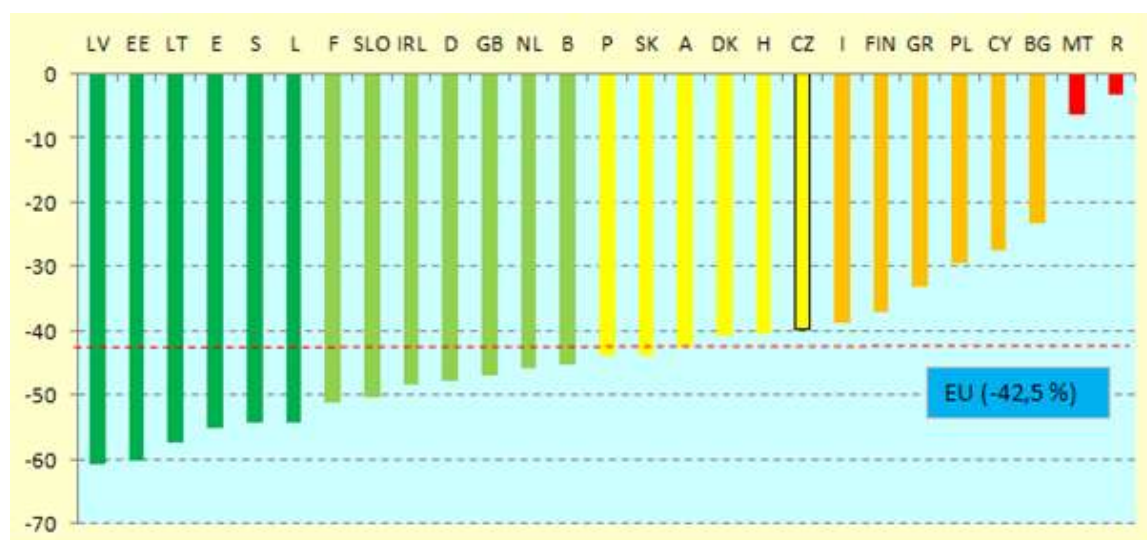
V Grafu 2 jsou dokumentovány počty dosažené v roce 2011 s maximálními a minimálními počty registrovanými v letech 2004 - 2011.



Graf 2 Počet usmrcených na pozemních komunikacích v ČR (po měsících) s minimy a maximy v letech 2004 - 2011

Velmi negativní hodnocení vývoje nehodovosti v České republice vyplývá z mezinárodního porovnání. (Jediným spolehlivým a v mezinárodním měřítku používaným ukazatelem je počet usmrcených, který je udáván v počtu zemřelých do 30 dnů po nehodě). Pro porovnání úrovně nehodovosti je nejpoužívanější poměr počtu usmrcených na počet obyvatel. V roce 2001 připadalo v České republice 145 usmrcených osob na 1 mil. obyvatel a tím se ČR řadila v porovnání s ostatními evropskými státy na 15. pozici. V roce 2010 to bylo sice už jen 80 osob, ale v evropském kontextu jsme se propadli až na 18. Komplexní údaje za rok 2011 zatím nejsou k dispozici, ale lze s velkou pravděpodobností očekávat stejnou, ne-li ještě horší situaci.

Z Grafu 3 vyplývá, že většina evropských zemí dosáhla v uplynulé dekádě výraznějšího poklesu usmrcených v silničním provozu.



Graf 3 Změna v počtu usmrcených (v %) mezi roky 2001 a 2010 v zemích EU (EC DG TREN, ETSC)

Česká republika zaostává za průměrným evropským tempem snižování dopravní nehodovosti a postupně se propadá mezi nejhorší země EU z hlediska úrovně bezpečnosti silničního provozu.

V následném podrobném vyhodnocení jsou pak shrnuty informace došlé od jednotlivých subjektů zodpovědných za plnění jednotlivých prostředků, nástrojů a opatření obsažených v **Revizi a aktualizaci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2008 až 2010 (2012)**. Toto vyhodnocení je provedeno ve struktuře a obsahové náplni, která koresponduje s vyhodnocováním provedeným v předchozích letech.

A Snížení počtu nehod a jejich následků způsobených nepřiměřenou rychlostí

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

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

Tabulka A 1.1 - 1 Pořádání kampaní v rámci opatření

| organizace | kladná odpověď | záporná odpověď | celkový počet obdržených odpovědí |
|----------------------|----------------|-----------------|-----------------------------------|
| Kraje | 1 | 0 | 1 |
| Ministerstvo obrany | 0 | 1 | 1 |
| Ministerstvo dopravy | 1 | 0 | 1 |

Ministerstvo dopravy pořádalo kampaň „Jízda o život“, zaměřenou na specifickou, těžko oslovitelnou cílovou skupinu motocyklistů, která byla realizovaná na vybraných motosrazech po celé ČR. Primárním cílem kampaně byla komunikace tématu bezpečného způsobu jízdy na motocyklu, sekundárně se pak věnovala problematice alkoholu a drog, první pomoci, vhodného vybavení, včetně používání reflexních prvků za snížené viditelnosti. Celá tato kampaň probíhala od měsíce května do měsíce září 2011.

Obrázek č. 1 Kampaň „Jízda o život“



Zdroj: www.ibesip.cz

Na výstavě Autosalon 2011 v Brně byla, v rámci expozice BESIP, komunikována bezpečná a ohleduplná jízda v obci, demonstrována brzdná dráha a zdůrazněno dodržování rychlostních limitů. V Českých Budějovicích na Motosalonu bylo využito i trenažeru motocyklu.

Pro informovanost řidičů motorových vozidel byla využita média – tisk, rozhlas a další, především internetový portál – <http://www.ibesip.cz/>.

Ministerstvo obrany ani Vojenská policie neorganizovala specificky zaměřené kampaně na dodržování rychlostních limitů. Problematika rychlosti je, v souladu s vnitřními předpisy, náplní školení řidičů vozidel ozbrojených sil. Vojenská policie kontroluje dodržování rychlostních limitů v rámci své působnosti, a to zejména ve vojenských objektech, případně ve spolupráci s Policií ČR – zejména mimo vojenské objekty.

Vlastní kampaně zaměřené na dodržování rychlostních limitů a bezpečné vzdálenosti mezi vozidly pořádaly:

Hlavní město Praha uskutečnilo četné aktivity v různých městských částech zaměřené na zdůrazňování nezbytnosti dodržování rychlostních limitů.

Jihočeský kraj v Českých Budějovicích realizoval seminář v rámci Mobil salonu a aktivitu v Kaplici.

Jihomoravský kraj provedl kampaně: „Nejezdí bezhlavě“ (Městská policie Brno), „Bezpečně Kyjovem“ a v rámci „Evropského týdne mobility“ v Břeclavi.

Karlovarský kraj – Dopravně bezpečnostní akce ve spolupráci s PČR v době Velikonoc.

Hlídky na přechodu pro chodce u ZŠ ve spolupráci s MP Karlovy Vary, Cheb a Sokolov při zahájení školního roku.

Liberecký kraj – Výstava „STOP smrtelným nehodám“ zaměřená na dopravní nehody se smrtelným zraněním. Putovní výstava byla instalována v:

KÚ Libereckého kraje, MěÚ Semily, MěÚ Frýdlant, MěÚ Železný Brod, MM Liberec, Obchodní Centrum „Nisa“ Liberec, SOŠ Jablonec nad Nisou, SPŠT Liberec.

V **Pardubickém kraji** proběhla kampaň s názvem „2 sekundy“, která odkazovala na dodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly. Dále **Pardubický kraj** uspořádal kampaně cíleně zaměřené na dodržování rychlostních limitů řidiči všech motorových vozidel: „Radary pro obce“, „Motocykly a rychlost“.

Zlínský kraj zapojil do preventivních akcí děti – „Dětská policie“, „MotoBESIP“ a zaměřil se na práci se stárnoucí populací v akci nazvané – „Besedy se seniory“.

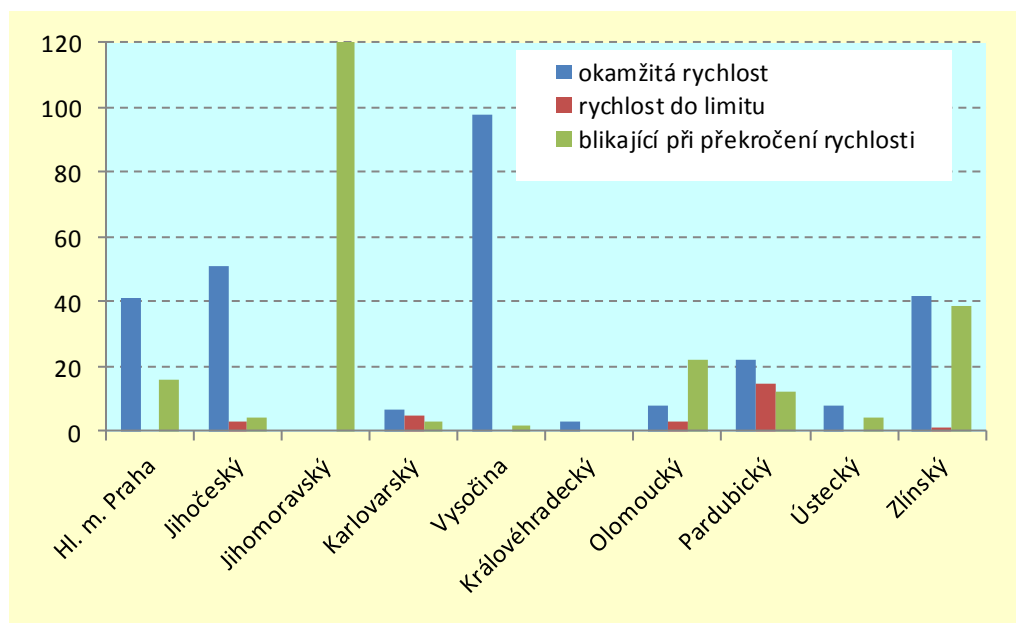
Cílovou skupinou byli řidiči motorových vozidel, zvláště mladí a začínající řidiči a chodci všech věkových kategorií. Důraz byl kladen na řidiče jednostopých vozidel.

A 1.2 Osazování informačních automatických měřičů rychlosti

Tabulka A 1.2 - 1 Používání informačních automatických měřičů rychlosti dle typu

| kraj | ukazatele okamžité rychlosti | ukazatele dodržování nejvyšší dovolené rychlosti | ukazatele blikající při překročení nejvyšší dovolené rychlosti | ukazatele využívané současně k získávání dat rychlostních charakteristik dopravního proudu. |
|--------------------|-------------------------------------|---|---|--|
| Hlavní město Praha | 41 | 0 | 16 | 19 |
| Jihočeský | 51 | 3 | 4 | 13 |
| Jihomoravský | 0 | 0 | 243 | 0 |
| Karlovarský | 7 | 5 | 3 | 0 |
| Vysočina | 98 | 0 | 2 | 0 |
| Královéhradecký | 3 | 0 | 0 | 0 |
| Liberecký | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Olomoucký | 8 | 3 | 22 | 0 |
| Pardubický | 22 | 15 | 12 | 0 |
| Ústecký | 8 | 0 | 4 | 0 |
| Zlínský | 42 | 1 | 39 | 4 |
| celkem | 280 | 27 | 345 | 36 |

Kromě toho, že kraje Moravskoslezský, Plzeňský a Středočeský neposkytly příslušné informace, lze konstatovat, že bylo v Karlovarském, Královéhradeckém a Ústeckém osazeno podstatně méně radarů, ve srovnání s ostatními kraji.



Graf 4 Počet instalovaných informačních automatických měřičů rychlosti dle typu

Tabulka A 1.2 - 2 Dostupnost dat k dalším analýzám

| organizace | kladná odpověď | záporná odpověď | celkový počet obdržených odpovědí |
|----------------------|----------------|-----------------|-----------------------------------|
| Kraje | 2 | 4 | 6 |
| Ministerstvo dopravy | 1 | 0 | 1 |

Data z analýz jsou dostupná pro veřejnost v Hlavním městě Praha a ve Zlínském kraji.

V krajích archivuje data:

Hlavní město Praha – Technická správa komunikací Hlavního města Prahy, městské části Hlavního města Prahy.

V Jihočeském kraji data archivují:

Jindřichův Hradec, Tábor, Dačice a Blatná – Městská policie, Kaplice (ODSH).

Ve Zlínském kraji zabezpečují archivaci:

Městské úřady, MM Zlína.

Data archivuje za MD:

Silniční databanka Ostrava.

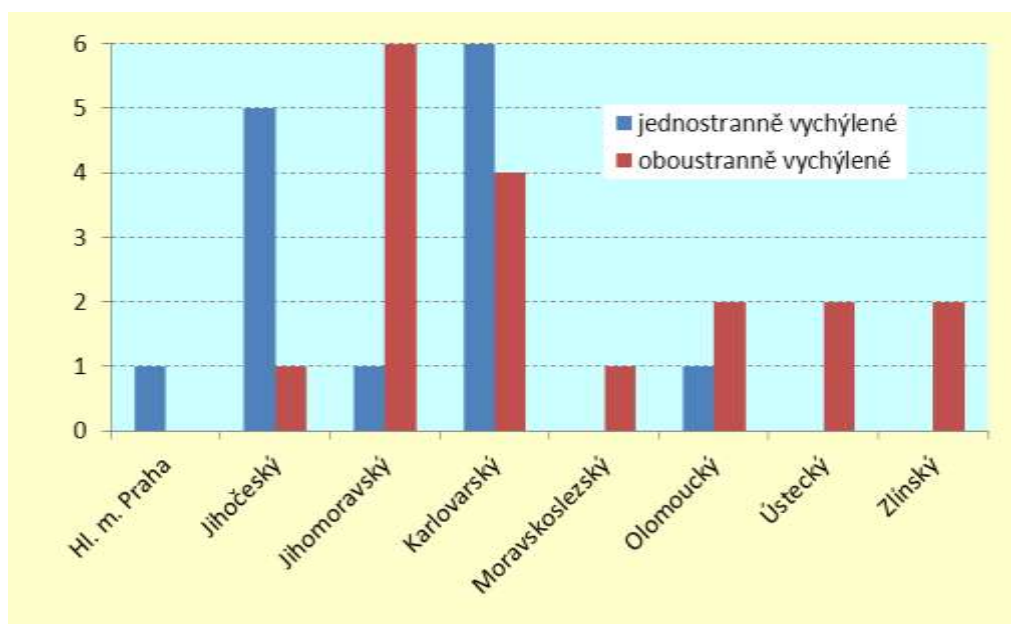
A 2 Široká aplikace prvků dopravního zklidňování zejména v obcích

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

Metodická podpora pro realizaci opatření Ministerstvem dopravy nebyla v roce 2011 vyvinuta.

Tabulka A 2.1 - 1 Počet nových vjezdových ostrůvků instalovaných v roce 2011

| kraj | jednostranně vychýlené vjezdové ostrůvky | oboustranně vychýlené vjezdové ostrůvky | celkový počet vjezdových ostrůvků v krajích |
|--------------------|--|---|---|
| Hlavní město Praha | 1 | 0 | 0 |
| Jihočeský | 5 | 1 | 6 |
| Jihomoravský | 1 | 6 | 0 |
| Karlovarský | 6 | 4 | 10 |
| Královéhradecký | 0 | 0 | 0 |
| Liberecký | 0 | 0 | 0 |
| Moravskoslezský | 0 | 1 | 0 |
| Olomoucký | 1 | 2 | 3 |
| Pardubický | 0 | 0 | 0 |
| Plzeňský | 0 | 0 | 0 |
| Ústecký | 0 | 2 | 0 |
| Zlínský | 0 | 2 | 10 |
| celkem | 14 | 18 | 29 |



Graf 5 Počet nově instalovaných vjezdových ostrůvků

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

Tabulka A 2.2 - 1 Celková délka úseků silnic, kde byly uplatněny principy zklidňování dopravy v roce 2011

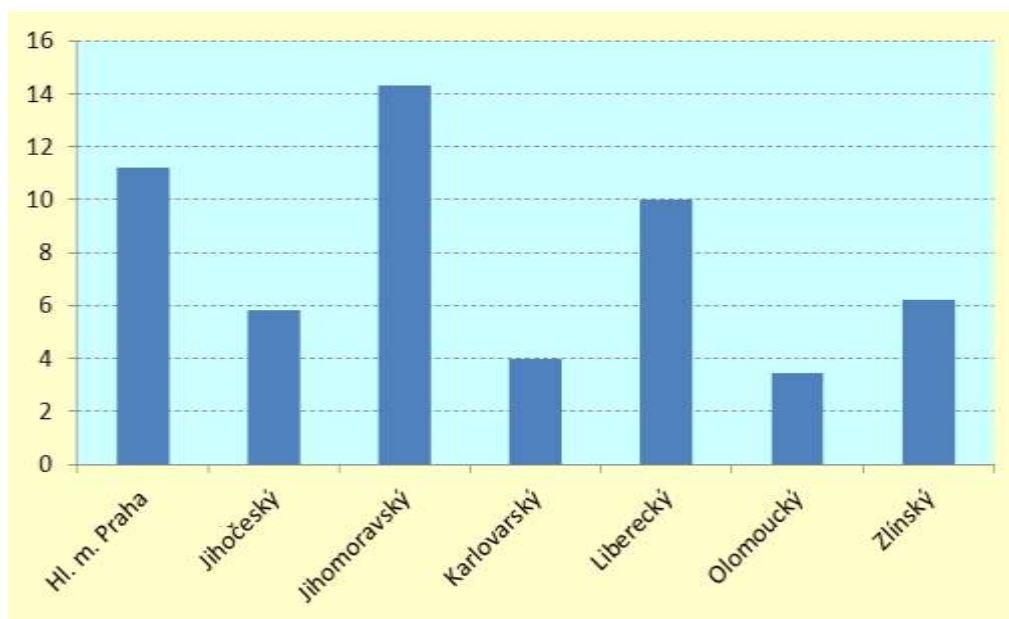
| kraj | délka v km |
|--------------------|------------|
| Hlavní město Praha | 11,2 |
| Jihočeský | 5,8 |
| Jihomoravský | 14,3 |
| Karlovarský | 4 |
| Královéhradecký | 0 |
| Liberecký | 10 |
| Olomoucký | 3,5 |
| Pardubický | 0 |
| Plzeňský | 0 |
| Ústecký | 0 |

| | |
|---------------|-----------|
| Zlínský | 6,2 |
| celkem | 55 |

Principy zklidňování dopravy na celém území České republiky v roce 2011 byly vykázány na 55 km.

Zklidňování dopravy se, po vzoru světových metropolí jako je Berlín, Kodaň, Londýn či Bogota, velmi pomalu zabydluje také v dopravním uspořádání českých měst a obcí. Jedná se totiž o velmi efektivní cestu ke zlepšení veřejného prostředí a zvýšení kvality života obyvatel. I v roce 2011 Ministerstvo dopravy ČR zaštitilo soutěž Cesty městy, která je svým zaměřením na zklidňování dopravy plně v souladu s prioritami v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Nová metodická podpora pro realizaci opatření nebyla Ministerstvem dopravy v roce 2011 vypracována.



Graf 6 Délka úseků silnic s uplatněním principů zklidňování dopravy

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

Tabulka A 2.3 - 1 Motivace měst a obcí formou grantového programu

| kraj | kladná odpověď | záporná odpověď | celkový počet obdržených odpovědí |
|-------|----------------|-----------------|-----------------------------------|
| Kraje | 5 | 6 | 11 |

Tabulka A 2.3 - 2 Výše grantových prostředků

| kraj | výše grantových prostředků (Kč) | maximální podpora (v %) |
|---------------------|---------------------------------|-------------------------|
| Hlavní město Praha | 33 000 000 | 100 |
| Jihočeský | 3 000 000 | 0 |
| Liberecký | 6 000 000 | 100 |
| Olomoucký | 7 000 000 | 66 |
| Vysočina | 5 000 000 | 50 |
| kraje celkem | 54 000 000 | 100 % |

Výše uvedené odpovědi výstižně charakterizují zájem krajů o zkvalitnění bezpečného prostředí pro obyvatele svých měst a obcí. V Olomouckém kraji získali z grantových prostředků 7 000 000 Kč. Investovat se podařilo 4 596 891 Kč.

Ostatní kraje neuvádí výši prostředků, které byly proinvestovány.

A 3 Zvýšení počtu měření rychlosti jízdy

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

Tabulka A 3.1 - 1 Počet hodin provozu mobilních radarů se záznamovým zařízením a počet dokumentovaných přestupků

| organizace | počet hodin dohledu radary za jízdy s rozdělením dle správ krajů Policie ČR | počet hodin provozu radarů se záznamovým zařízením v silničním provozu s rozdělením dle správ krajů Policie ČR | *počet dokumentovaných přestupků |
|---------------------|---|--|----------------------------------|
| Ministerstvo vnitra | 38 542 | 118 390 | 219 092 |

Policií ČR bylo v roce 2011 zdokumentováno celkem 219 092 přestupků překročení povolené nejvyšší rychlosti jízdy. V porovnání s rokem 2010 je to zvýšení počtu přestupků o 22 315 případů. Oblasti prevence dodržování zákona v této oblasti je zapotřebí se stále věnovat a působit na řidiče s cílem eliminovat přestupování zákona.

A 3.2 Zvýšení počtu automatických zařízení pro měření rychlosti.

Výsledky využívání stacionárních měřičů nebyly vykázány.

Tabulka A 3.2 - 2 Počet profilů, úseků v působnosti, kde jsou stacionární měřiče využívány

| kraj | v obci - počet | lokalizace komunikace | mimo obec počet | lokalizace komunikace |
|--------------------|----------------|-----------------------|-----------------|-----------------------|
| Hlavní město Praha | 22 | MK | 0 | 0 |
| Jihočeský | 1 | II/156 | 1 | II/154 |
| Jihomoravský | 1 | v obci II/152 | 2 | I/54 |

| | | | | |
|------------|----|---------------|---|-----------|
| | | | | I/55 |
| Vysočina | 96 | v obci | 4 | mimo obec |
| Liberecký | 12 | v obci | 0 | 0 |
| Pardubický | 2 | 1/36 – v obci | | 0 |
| Zlínský | 1 | II/432 | 2 | II/498 |
| | | | | II/422 |

Ve vlastnictví krajů byl zvýšen počet stacionárních měřičů celkem o 25 kusů. Z toho nejvyšší počet vykazuje Hlavní město Praha – 22 kusů, Jihočeský kraj – 2 a Jihomoravský kraj 3 kusy.

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

Tabulka A 3.3 – 1 Využívání kontrol tachografů pro kontrolu dodržování povolené doby jízdy

| organizace | kladná odpověď | počet kontrol | počet zdokumentovaných přestupků |
|---------------------|----------------|---------------|----------------------------------|
| Kraje celkem | 0 | 0 | 0 |
| Ministerstvo vnitra | 1 | 20 863 | 1 822 |

Státní odborný dozor a vrchní státní odborný dozor nad výkonem působností ve věcech provozu na pozemních komunikacích podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v pozdějším znění, vykonávají krajské úřady a Ministerstvo vnitra. V této činnosti vykazuje aktivitu Ministerstvo vnitra. Krajské úřady nevykazovaly činnost pověřených pracovníků k výkonu státního dozoru.

Závěr

Nepřiměřená rychlost jako příčina nehody s usmrcením osob má stále přímou souvislost s více jak 40 % všech úmrtí v silničním provozu a lze ji tedy jednoznačně označit za hlavní příčinu nehod se zraněním osob. Podíl nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí klesl pod 40 % pouze v letech 2003 a 2004. **Počet dopravních nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí v roce 2011 byl 14 426 a při těchto nehodách zemřelo 284 osob.**

Přítom, s výjimkou dozorové činnosti policie, lze sumarizovat minimum aktivit z hlediska úprav dopravního prostoru, které by ke snížení rychlosti přispěly.

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

B 1 Zvýšení přehlednosti křižovatek

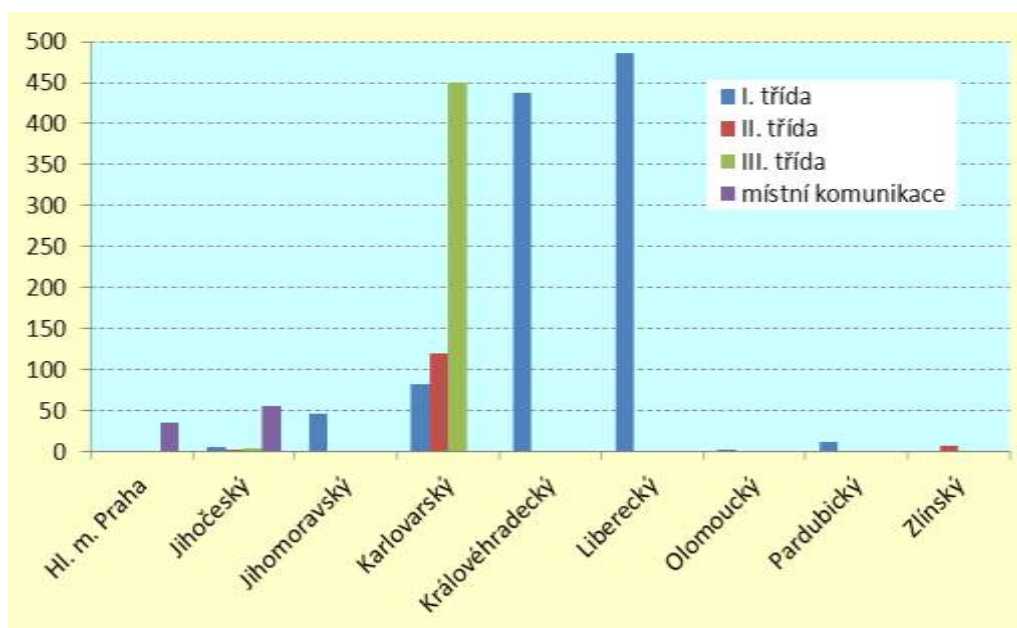
B 1.1 Zvyšování srozumitelnosti dopravního vybavení a značení

Metodická podpora pro realizaci opatření je ze strany Ministerstva dopravy poskytnuta aktualizací TP 65 (Technické podmínky – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích) a ze strany ŘSD – aktualizace vzorových výkresů opakovaných řešení.

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

| kraj | silnice | | | |
|--------------------|----------|-------------------------|------------|------|
| | I. třídy | II. třídy | III. třídy | MK |
| Hlavní město Praha | 0 | 0 | 0 | 35,5 |
| Jihočeský | 5 | 1 | 3 | 56 |
| Jihomoravský | 46,1 | 0 | 0 | 0 |
| Karlovarský | RK 32,6 | 120 | 450 | 0 |
| | 50 km | | | |
| Královéhradecký | 437 | 0 | 0 | 0 |
| Liberecký | 486 | 0 | 0 | 0 |
| Olomoucký | 2,5 | 0 | 0 | 0 |
| Pardubický | 12 | 0 | 0 | 0 |
| Zlínský | 0 | průběžně – (Otrokovice) | | 0 |

V oblasti komplexního posouzení srozumitelnosti dopravního značení a následné úpravě byl nejméně aktivnější Karlovarský kraj se 652,6 km.



Graf 7 Délka komunikací, kde bylo provedeno komplexní posouzení srozumitelnosti dopravního značení a jeho následná úprava

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

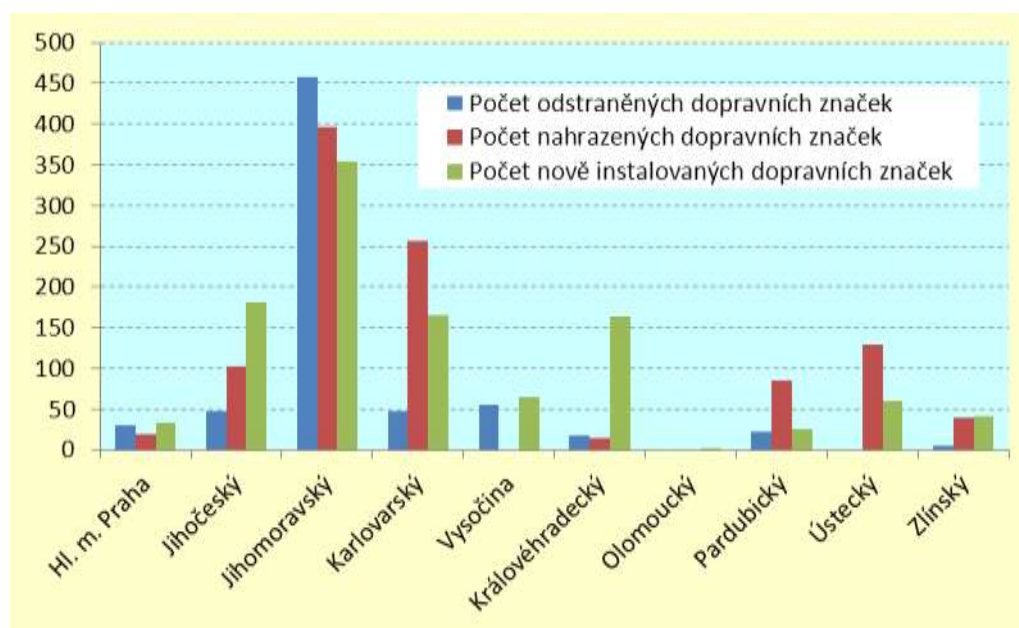
| kraj | počet dopravních značek [ks] | | |
|--------------------|------------------------------|--------------|---------------------|
| | odstraněné DZ | nahrazené DZ | nově instalované DZ |
| Hlavní město Praha | 30 | 19 | 33 |
| Jihočeský | 47 | 102 | 181 |
| Jihomoravský | 458 | 396 | 354 |
| Karlovarský | 47 | 257 | 165 |
| Vysočina | 56 | 0 | 65 |
| Královéhradecký | 17 | 15 | 164 |
| Liberecký | neuvádí | neuvádí | neuvádí |
| Olomoucký | 0 | 0 | 2 |
| Pardubický | 22 | 86 | 26 |

| | | | |
|---------------------------------|------------|--------------|--------------|
| Plzeňský | 0 | 0 | 0 |
| Ústecký | 0 | 130 | 60 |
| Zlínský | 5 | 39 | 41 |
| celkem dopravních značek | 682 | 1 044 | 1 091 |

Ministerstvo dopravy poskytlo pro obnovu a stanovení nových dopravních značek podporu revizí vzorových listů (VL3), které byly dány ke schválení.

Byla provedena změna v ČSN 73 6102 – projektování křižovatek na pozemních komunikacích viz: <http://kds.vsb.cz/mkk/krizovatky-urov-navrhove2.htm>.

Dále byly projednány rozhledové trojúhelníky ve změně Z 1 ČSN 73 6102, viz: <http://kds.vsb.cz/mkk/krizovatky-urov-navrhove8.htm>.



Graf 8 Počet upravených dopravních značek na komunikacích

B 1.2 Udržování rozhledových trojúhelníků křižovatek pozemních komunikací

Tabulka č B1.2 -1 Udržování rozhledových trojúhelníků na PK v jednotlivých krajích

| kraj | celkový počet křižovatek |
|--------------------------|--------------------------|
| Hlavní město Praha | 59 |
| Jihočeský | 53 |
| Jihomoravský | 53 |
| Karlovarský | 17 |
| Královéhradecký | 4 |
| Olomoucký | 10 |
| Zlínský | 40 |
| celkem křižovatek | 236 |

V **Hlavním městě Praha** se jednalo především o úpravy:

- Instalace dopravního zrcadla
- Vykácení zeleně.

Při úpravách byly v **Jihomoravském kraji** odstraněny všechny zjištěné nedostatky:

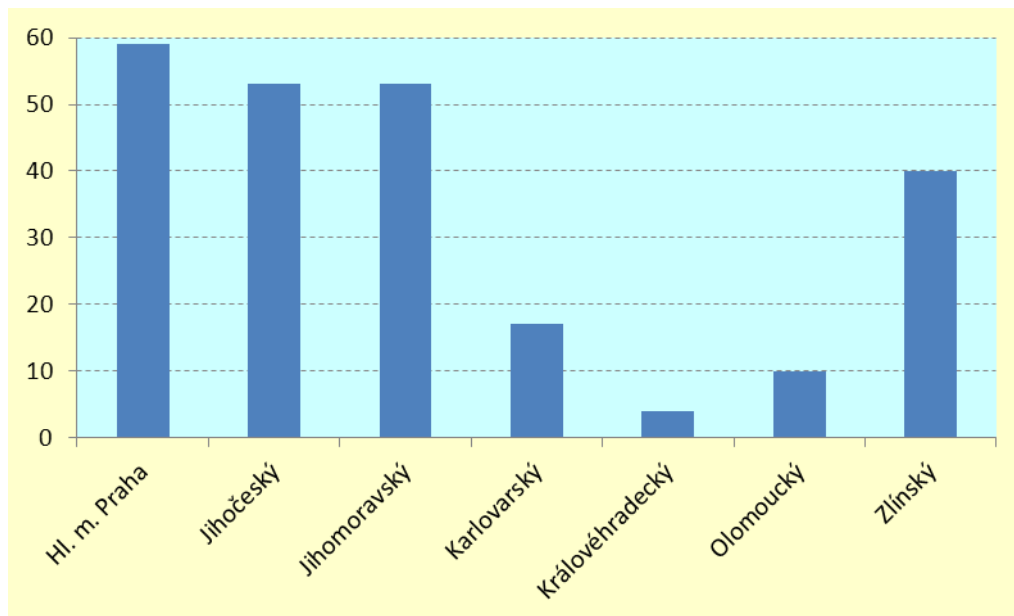
- Provedeny terénní úpravy.
- Odstranění náletové zeleně a ošetření zeleně.
- Odstranění reklamní tabule.
- Provedeno zvýšení ostrůvků.
- Upraveno vodorovné dopravní značení.
- Přestavba na okružní křižovatku.
- Křižovatka upravena na „vstřícnou křižovatku“.
- Změněn úhel napojení.

Ve Zlínském kraji:

Úpravám překážel živý plot a soukromý pozemek. Bylo instalováno dopravní zrcadlo, ale problém přetrvává.

Ústecký kraj:

Kácení přerostlé zeleně a úprava náletových dřevin je prováděno průběžně během celého roku.



Graf 9 Počet křižovatek s provedenou údržbou rozhledových trojúhelníků

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

V roce 2011 byl počet dopravních nehod způsobených chodci 1 197. I přes mírně příznivý vývoj počtu dopravních nehod s úmrtím chodce, se jedná o nejzranitelnější skupinu účastníků silničního provozu. Je proto zapotřebí této skupině a opatřením na eliminaci dopravních nehod a jejich následků věnovat maximální pozornost.

Po podrobné analýze dopravní nehodovosti na přechodech pro chodce v obcích bylo přistoupeno k úpravám celkem 281 přechodů.

Ke zvýšení bezpečnosti na přechodech byla aplikována především tato opatření:

- Nasvícení a osvětlení přechodů.
- Optické zvýraznění přechodů.
- Reflexní značení před přechodem.
- Byly vloženy fyzické ostrůvky.
- Vyvýšená plocha křižovatky.
- Upraveno zábradlí.

- Provedena úprava svislého dopravního značení.

V Hlavním městě Praze byla úprava provedena jednak nestavební úpravou – zkrácení přechodu, ale i stavební úpravou – dělicí ostrůvek.

Dále uvedená tabulka opět vypovídá o úrovni péče vedoucí ke zvýšení bezpečnosti přechodů.

Tabulka B 1.3 - 1 Počet přechodů, kde proběhla podrobná analýza nehodovosti

| kraj | počet přechodů |
|------------------------|-----------------------|
| Hlavní město Praha | 235 |
| Jihočeský | 7 |
| Jihomoravský | 0 |
| Karlovarský | 25 |
| Královéhradecký | 6 |
| Liberecký | neuveđeno |
| Olomoucký | 0 |
| Pardubický | 2 |
| Ústecký | 0 |
| Zlínský | 6 |
| celkem přechodů | 281 |

B 2 Zvýšení bezpečnosti železničních přejezdů

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

Pro úpravu a zvýšení bezpečnosti železničních přejezdů bylo Ministerstvem dopravy zpracováno:

- II. vydání TP 217 – Zvýrazňující optické prvky na PK – Zvýrazňující sloupky, obrubníkové odrazky, vodící trvale svítící knoflíky a zvýrazňující knoflíky – zásady pro používání, které jsou určeny na všechny pozemní komunikace.

- Aktualizace (dodatek 1) TP 65 – Zásady pro dopravní značení na pozemních komunikacích.
- Aktualizace (dodatek 1) TP 133 – Zásady pro vodorovné dopravní značení na PK.

Ministerstvem dopravy bylo v praxi ověřeno nové provedení vodorovné značky „Opticko-psychologická brzda“ na vozovce před železničním přejezdem Velké Hoštice u Opavy.

V rámci řešení projektu TA ČR – SVEZA TA01031404 - Výzkum použitelnosti a účinnosti tzv. světelné závory na železničních přejezdech v ČR probíhá ověření funkce optické světelné závory (varovná červená světla ve vozovce) na přejezdu v Nové Včelnici.

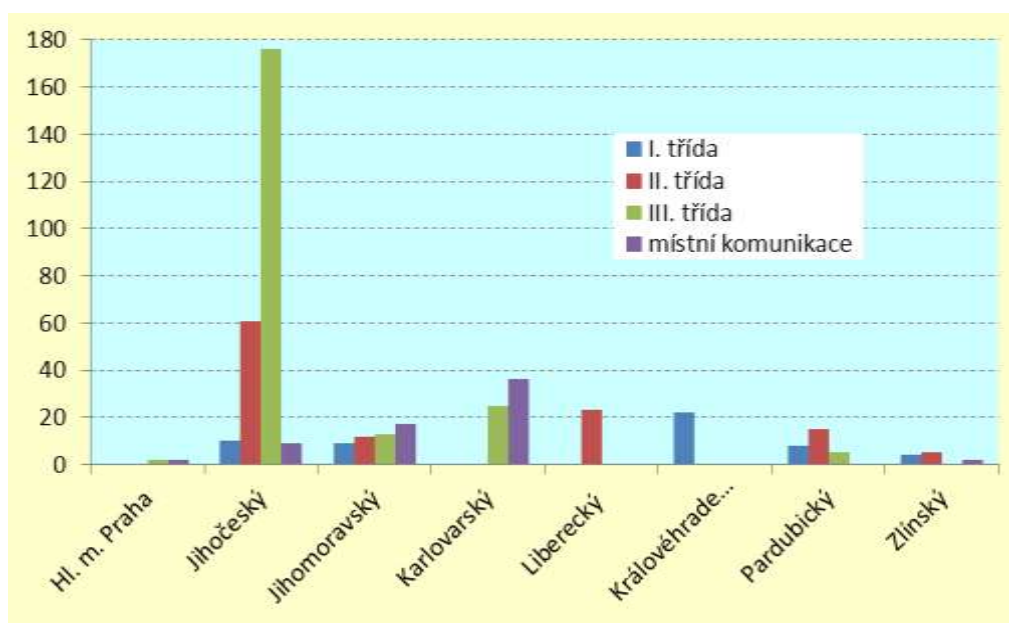
Pro zvýšení bezpečnosti je zavedeno hromadné používání zvýraznění dopravních značek na přejezdech žlutým reflexním orámováním.

Méně intenzivní jsou aktivity krajů, čestná výjimka je Jihočeský kraj – viz přejezd v Nové Včelnici.

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

Tabulka B 2.1 - 1 Počet železničních přejezdů, kde bylo provedeno komplexní posouzení srozumitelnosti dopravního značení a jeho následná úprava

| kraj | počet železničních přejezdů | | | |
|-------------------------------------|-----------------------------|-------------------|--------------------|-------------------|
| | silnice I. třídy | silnice II. třídy | silnice III. třídy | místní komunikace |
| Hlavní město Praha | 0 | 0 | 2 | 2 |
| Jihočeský | 10 | 61 | 176 | 9 |
| Jihomoravský | 9 | 12 | 13 | 17 |
| Karlovarský | 0 | 0 | 25 | 36 |
| Liberecký | 0 | 23 | 0 | 0 |
| Královéhradecký | 22 | 0 | 0 | 0 |
| Pardubický | 8 | 15 | 5 | 0 |
| Středočeský | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Zlínský | 4 | 5 | 0 | 2 |
| celkem železničních přejezdů | 53 | 116 | 219 | 66 |



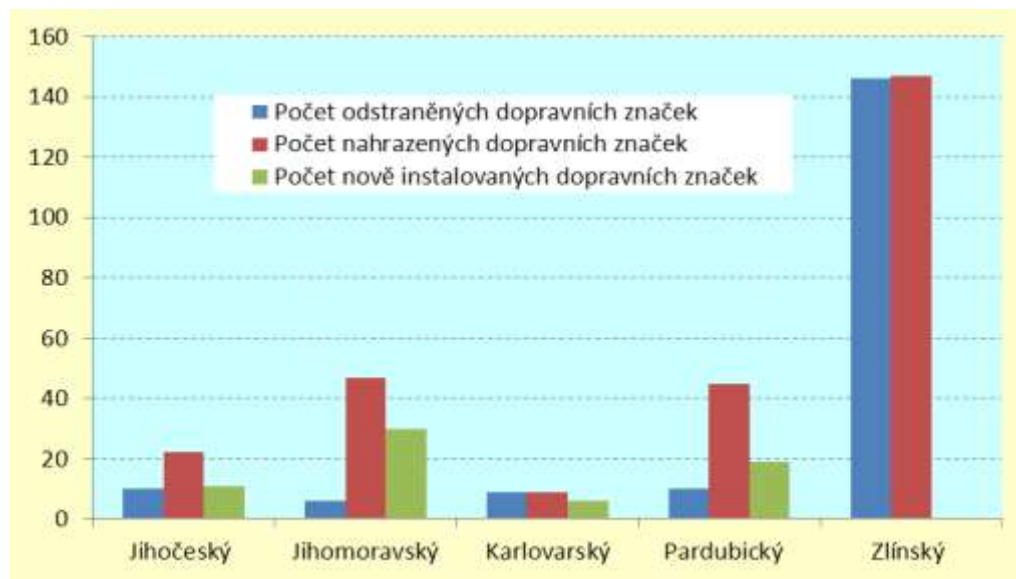
Graf 10 Počet železničních přejezdů, kde bylo provedeno komplexní posouzení srozumitelnosti dopravního značení a jeho následná úprava

Tabulka B 2.1 - 2 Reprodukce dopravních značek na železničních přejezdech a instalace nových značek

| kraj | počet odstraněných dopravních značek | počet nahrazených dopravních značek | počet nově instalovaných dopravních značek |
|---------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|--|
| Jihočeský | 10 | 22 | 11 |
| Jihomoravský | 6 | 47 | 30 |
| Karlovarský | 9 | 9 | 6 |
| Královéhradecký | 0 | 0 | 0 |
| Olomoucký | 0 | 0 | 0 |
| Pardubický | 10 | 45 | 19 |
| Zlínský | 146 | 147 | 0 |
| kraje celkem | 172 | 270 | 66 |

Železniční přejezdy jsou místem, kde téměř každá dopravní nehoda končí tragicky. Je proto zapotřebí přejezdům věnovat systematickou kontrolu a obměňovat dopravní značení. Jako efektivní se, na základě zkušenosti ze zahraničí, jeví bezpečnostní inspekce a společné

prohlídky železničních přejezdů, kde se zjistí velmi efektivně nedostatky, které je zapotřebí odstranit. Společné prohlídky se pomalu zavádějí do každodenní praxe. Z výše uvedené statistiky je zřejmé, že dochází nejen k reprodukci dopravního značení na přejezdech, ale přejezdy jsou nově osazovány dopravními značkami.



Graf 11 Počet upravených dopravních značek na železničních přejezdech

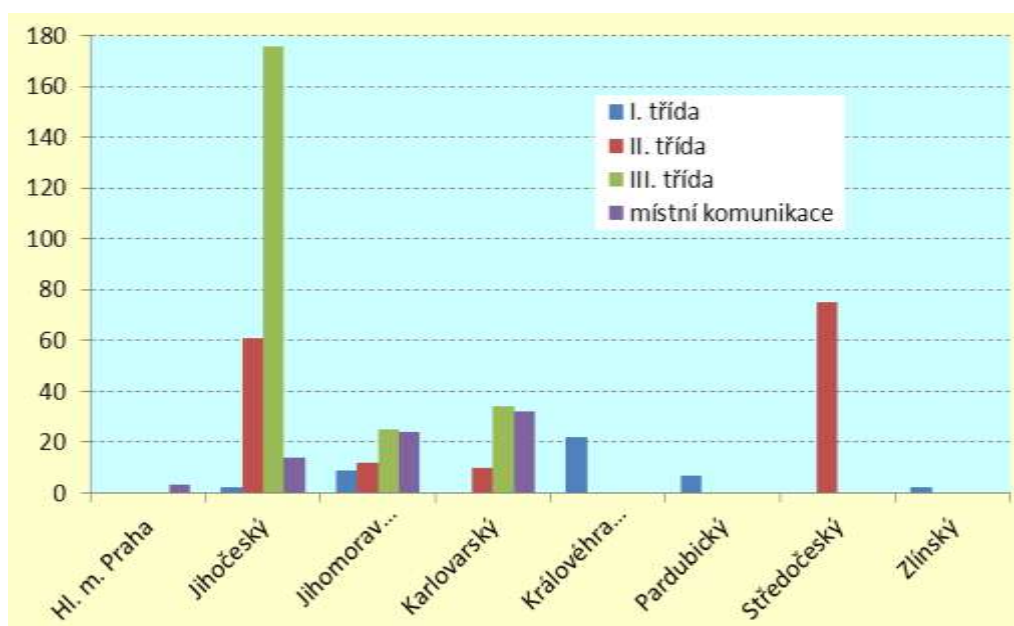
B 2.3 Udržování rozhledových polí úrovnových křížení pozemních komunikací s železničními tratěmi

I přes snahu správců obou druhů křížující se dopravní sítě – SŽDC a správců pozemních komunikací dochází stále k rizikovému chování řidičů, kteří vjíždějí na železniční přejezd přesto, že je v provozu světelné signalizační zařízení, které zakazuje vjezd na železniční přejezd. Zvláště riskantní chování je u řidičů nákladních vozidel a autobusů. V roce 2011 bylo srážkou s vlakem zaviněno 154 nehod, při kterých zemřelo 15 osob.

SŽDC na základě vyhodnocení reálné situace provádí pravidelně preventivně bezpečnostní akce v součinnosti s Policií ČR, které jsou zaměřeny na kontrolu pohybu osob v provozované železniční dopravní cestě.

Tabulka B 2.3 - 1 Počet železničních přejezdů, kde proběhlo posouzení rozhledových poměrů

| kraj | počet železničních přejezdů | | | |
|-------------------------------------|-----------------------------|-------------------|--------------------|-------------------|
| | silnice I. třídy | silnice II. třídy | silnice III. třídy | místní komunikace |
| Hlavní město Praha | 0 | 0 | 0 | 3 |
| Jihočeský | 2 | 61 | 176 | 14 |
| Jihomoravský | 9 | 12 | 25 | 24 |
| Karlovarský | 0 | 10 | 34 | 32 |
| Královéhradecký | 22 | 0 | 0 | 0 |
| Pardubický | 7 | 0 | 0 | 0 |
| Středočeský | 0 | 75 | 0 | 0 |
| Zlínský | 2 | 0 | 0 | 0 |
| celkem železničních přejezdů | 42 | 158 | 235 | 73 |



Graf 12 Počet železničních přejezdů, kde proběhlo posouzení rozhledových poměrů

Jihočeský a Jihomoravský kraj provedl i posouzení rozhledových poměrů na účelových komunikacích, které bývají často mimo střed zájmu.

Zjištěné nedostatky a jejich následná úprava se dají shrnout takto:

- Odstranění přerostlé zeleně, zejména na komunikacích místní sítě a silnicích III. třídy, které je snadné odstranit.
- Podstatně obtížnější je to s budovami a pevnými objekty.
- Byly zjištěny nedostatky, kdy trať je v oblouku, případně je na trati tunel anebo trať je vedena v zářezu. Tyto nedostatky lze jen velmi obtížně stavebně upravit a je zapotřebí hledat jiné, technické, řešení problému.

B 2.4 Postupné zlepšování technického zabezpečení železničních přejezdů

Ministerstvo dopravy vypracovalo metodickou podporu pro zvyšování zabezpečení železničních přejezdů:

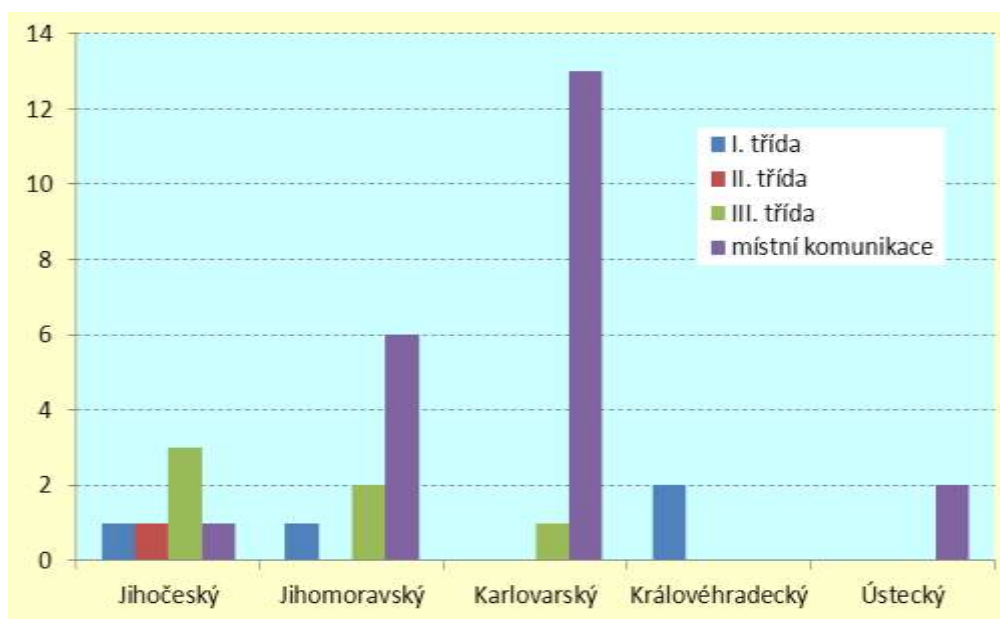
Zpracování II. vydání TP 217 – Zvýrazňující optické prvky na PK – Zvýrazňující sloupky, obrubníkové odrazky, vodící trvale svítící knoflíky a zvýrazňující knoflíky – zásady pro používání, které jsou určené na všechny pozemní komunikace. Problematika je podrobně popsána v Kapitole 8 – Zvýrazňující knoflíky svítící přerušovaným červeným světlem – tyto zvýrazňující knoflíky se užívají pro zvýšení bezpečnosti na úrovňových kříženích pozemní komunikace s dráhou.

Odbor drah, železniční a kombinované dopravy ověřil nové provedení výstražných světel na výstražnicích přejezdu z LED diod (Humpolec, Louny – Peruc).

Tabulka č. B 2.4 - 1 Počet železničních přejezdů s rozdělením dle kategorií křižujících komunikací, kde proběhlo zlepšení technického zabezpečení přejezdu

| kraj | počet železničních přejezdů | | | |
|-----------------|-----------------------------|-------------------|--------------------|-------------------|
| | silnice I. třídy | silnice II. třídy | silnice III. třídy | místní komunikace |
| Jihočeský | 1 | 1 | 3 | 1 |
| Jihomoravský | 1 | 0 | 2 | 6 |
| Karlovarský | 0 | 0 | 1 | 13 |
| Královéhradecký | 2 | 0 | 0 | 0 |

| | | | | |
|-------------------------------------|----------|----------|----------|-----------|
| Středočeský | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ústecký | 0 | 0 | 0 | 2 |
| celkem železničních přejezdů | 4 | 1 | 6 | 22 |



Graf 13 Počet železničních přejezdů, kde proběhlo zlepšení technického zabezpečení přejezdu

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

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

Počet nově instalovaných stacionárních zařízení pro odhalování jízd na červenou na vybraných křižovatkách uvádí pouze Královéhradecký kraj na silnicích I. třídy.

Hlavní město Praha zdokumentovalo 13 600 přestupků.

B 3.2 Zvýšení dohledu nad dodržováním přednosti v jízdě

Tabulka B 3.2 - 1 Počet dokumentovaných přestupků

| organizace | počet přestupků |
|---------------------|-----------------|
| Kraje | 22 |
| Ministerstvo vnitra | 13 391 |

Závěr

Přibližně 13 % všech usmrcených osob souvisí s nedáním přednosti v jízdě řidiči motorových vozidel. Nedání přednosti se řadí mezi projevy agresivního chování a patří také k nejčastějším příčinám nehod. **Počet usmrcených má od roku 2002 celkově klesající tendenci, průměrný roční pokles pak činí 5,8 %, což je však opět o něco méně ve srovnání s průměrným poklesem celkového počtu usmrcených při nehodách (6,3 %).**

Nedání přednosti v jízdě bylo v roce 2011 příčinou 11 539 dopravních nehod. Při těchto nehodách zemřelo 107 osob.

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

C 1 Snížení počtu nehod zaviněných pod vlivem alkoholu, léků a jiných návykových látek prostřednictvím výchovného působení

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

Tabulka C 1.1 - 1 Pořádání kampaně

| organizace | ano | ne | celkem odpovědí | délka trvání kampaně (ve dnech) |
|---|-----|----|-----------------|---------------------------------|
| Kraje | 6 | 4 | 10 | 247 |
| Ministerstvo dopravy | 1 | 0 | 1 | 365 |
| Ministerstvo zdravotnictví | 1 | 0 | 1 | 7 |
| Ministerstvo školství mládeže a tělovýchovy | 1 | 0 | 1 | 100 |
| Ministerstvo vnitra | 1 | 0 | 1 | 0 |

Tabulka C 1.1 - 2 Předpokládané cílové skupiny kampaně

| organizace | cílové skupiny |
|---|---|
| Ministerstvo dopravy | mladí, začínající řidiči, senioři |
| Ministerstvo vnitra | studenti druhého stupně ZŠ, středních škol, mladí začínající řidiči, motoristická veřejnost, senioři |
| Ministerstvo zdravotnictví | děti, žáci ZŠ a SŠ, mladí, začínající řidiči, všichni účastníci silničního provozu, široká veřejnost, majitelé restaurací |
| Ministerstvo školství mládeže a tělovýchovy | žáci MŠ, ZŠ a SŠ |

Tabulka C 1.1 - 3 Předpokládané cílové skupiny kampaně v krajích

| kraj | cílové skupiny |
|--------------------|--|
| Hlavní město Praha | široká veřejnost |
| Jihomoravský kraj | všeobecně pro všechny skupiny obyvatel |
| Liberecký kraj | široká veřejnost |
| Pardubický kraj | řidiči |
| Zlínský kraj | řidiči, žáci 4. – 5. tříd ZŠ. |

Ministerstvo dopravy uspořádalo kampaně a projekty s celostátní působností:

Senioři v silniční dopravě

Kampaň zaměřená na specifickou skupinu účastníků silničního provozu. Byly natočeny a v listopadu a prosinci odvysílány rozhlasové (Český rozhlas, Impuls) a televizní spoty (Česká televize) s vybranými modelovými situacemi, upozorňující na nejčastější příčiny kolizí seniorů v dopravě a novou právní úpravu. V rámci celé ČR probíhaly ve stejném termínu k tomuto tématu přednášky pro seniory (95 besed s účastí 4600 seniorů).

The Action

Multimediální projekt zaměřený na mladé účastníky silničního provozu – budoucí a začínající řidiče motorových vozidel. Multimediální show zprostředkovala emotivní zážitek reálných dopadů dopravní nehody, zejména následky trvalé invalidity a smrti mladých lidí, kteří přecenili své schopnosti nebo se chovali nezodpovědně. Pravdivé příběhy hasičů, záchranářů, policistů a samotných obětí dopravních nehod doplněné tancem, hudbou a videoklipy. V roce 2011 proběhlo celkem 33 představení.

BESIP Team

V rámci výchovného působení na všechny účastníky silničního provozu pokračoval pátým rokem projekt „BESIP Team“. Projekt upřednostňuje osobní zážitek před vysvětlováním a v rámci svého putování po všech regionech ČR umožňuje všem existujícím i potenciálním účastníkům silničního provozu vyzkoušet simulátor nárazu a získat základní informace nejen o nových pravidlech silničního provozu, ale i o jednotlivých aktivitách MD – BESIP včetně relevantních argumentů a propagačních materiálů.

Nezvratné osudy 2011

Projekt, který byl realizovaný jako kontaktní kampaň na středních školách zaměřená na mladé a začínající řidiče. Hlavní náplní jsou diskuze studentů s přímými účastníky dopravních nehod, které mají za cíl ukázat možné následky dopravních nehod a působit preventivně na tuto cílovou skupinu.

Je to na Tobě

Projekt byl zaměřen na komunikaci závažných následků nehod řidičů s alkoholem a návykovými látkami. Akce probíhaly v letních a podzimních měsících na hudebních festivalech po celé ČR a svou nezastupitelnou roli v celé kampani hrála populární hudební skupina Chinaski, která komunikovala tuto problematiku na svém koncertním turné.

Cyklistické desatero

Projekt byl zaměřen v letních měsících na cyklisty, konkrétně na správné vybavení kola a jízdu s cyklistickou přilbou.

Cesty městy 2011

Dlouhodobý projekt zaměřený na zvyšování bezpečnosti silničního provozu prostřednictvím podpory dopravně-zklidňujících opatření v obcích a městech. Jako hlavní část projektu Bezpečná obec se pod záštitou Ministerstva dopravy a ve spolupráci s Nadací partnerství uskutečnil již 10. ročník soutěže „Cesty městy“. Udělena zvláštní cena ministra dopravy pro obec, která nejlépe splnila komplexní opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Jízda o život

Projekt zaměřený na problematiku skupinu řidičů motocyklů, který byl realizován na vybraných motostrazech po celé ČR. Primárním cílem kampaně byla komunikace tématu bezpečného způsobu jízdy na motocyklu, sekundárně se pak věnovala problematice alkoholu a drog, první pomoci, vhodného vybavení vč. používání reflexních prvků za snížené viditelnosti.

Ministerstvo vnitra uskutečnilo kampaně:

- „Řídím – piju nealko“,
- „Nedej drogám šanci“,
- „Víkendy bez tolerance“,
- „Jezdíme bez alkoholu a drog“,
- „Šťastný návrat z prázdnin“,

- „Je to na Tobě“ – podpora kampaně MD,
- „Alkohol za volant nepatří“.

Déle realizovalo dohledovou činnost propojenou s preventivní – např. letáčky o odbourávání alkoholu. Připravilo besedy o právních důsledcích řízení pod vlivem a dopravních nehodách s alkoholem či drogami.

Pro děti a žáky bylo připraveno divadelní představení Muzea Policie „Tvé tělo, tvůj hrad“, aj.

Ministerstvo školství mládeže a tělovýchovy:

Průběžně zajišťuje výuku dopravní výchovy a preventivní výchovu zaměřenou proti užívání alkoholu a drog v mateřských, základních a středních školách prostřednictvím rámcových vzdělávacích programů, ve kterých jsou průřezově zařazeny.

Kampaně **Ministerstva zdravotnictví** zastřešoval SZÚ:

V rámci Týdne bezpečnosti byly provedeny odbornými pracovníky SZÚ přednášky a interaktivní hry na téma: návykové látky, nežádoucí návyky, nelegální drogy. Při všech aktivitách o návykových látkách byl zdůrazněn negativní vliv na nehodovost všech účastníků silničního provozu a byly předány zdravotně výchovné materiály. Cílová skupina děti ZŠ a SŠ, laická veřejnost.

Finanční náklady nelze odhadnout, neboť tyto aktivity byly realizovány v rámci běžné činnosti pracovníků SZÚ v oblasti podpory veřejného zdraví.

KHS Olomouckého kraje realizoval v pěti okresech kraje kampaň „Než naliješ aneb nepovedený večer v Music baru Canistr“ pro studenty středních škol, odborných učilišť, majitele restaurací a širokou veřejnost kraje. Byl vydán leták „Jsem in i bez alkoholu“. Aktivity byly financovány z prostředků KÚ Olomouckého kraje.

Hlavní město Praha pořádalo:

Osvětové a preventivní distribuce jednorázových alkohol testerů a tabulek s rychlostí odbourání alkoholu z krve na akcích pro veřejnost.

Jihomoravský kraj uskutečnil:

Dotační program pro oblast protidrogových aktivit

Prevenici a osvětu v dopravě.

Kraj Vysočina vložil finanční částku na nákup přístrojů na měření množství alkoholu v dechu pro obecní policii.

Liberecký kraj realizoval vlastní kampaň „Neber druhým budoucnost II“ – zaměřenou proti řízení vozidel pod vlivem alkoholu a návykových látek.

Pardubický kraj zorganizoval:

„Akce Alkohol“,

Semináře BESIP,

Stánek BESIP,

Zlínský kraj uskutečnil aktivity:

„Dětská policie“,

„MotoBESIP“,

„Den bez aut“,

„Bezpečná jízda na kole“,

„Na kolo jen s přilbou“,

školení první pomoci pro veřejnost „Co víš o první pomoci?“

Tabulka C 1.1 - 4 Vydání informačního materiálu s dotčenou problematikou

| organizace | informační materiál | | |
|----------------------|---------------------|----|--------|
| | ano | ne | celkem |
| Ministerstvo dopravy | 1 | 0 | 1 |

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

Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy konstatuje, že problematika je zařazena ve větší či menší míře v učebnicích vzdělávací oblasti Člověk a jeho svět, v přírodopisu, v biologii, etické výchově, výchově ke zdraví, chemii a rodinné výchově.

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

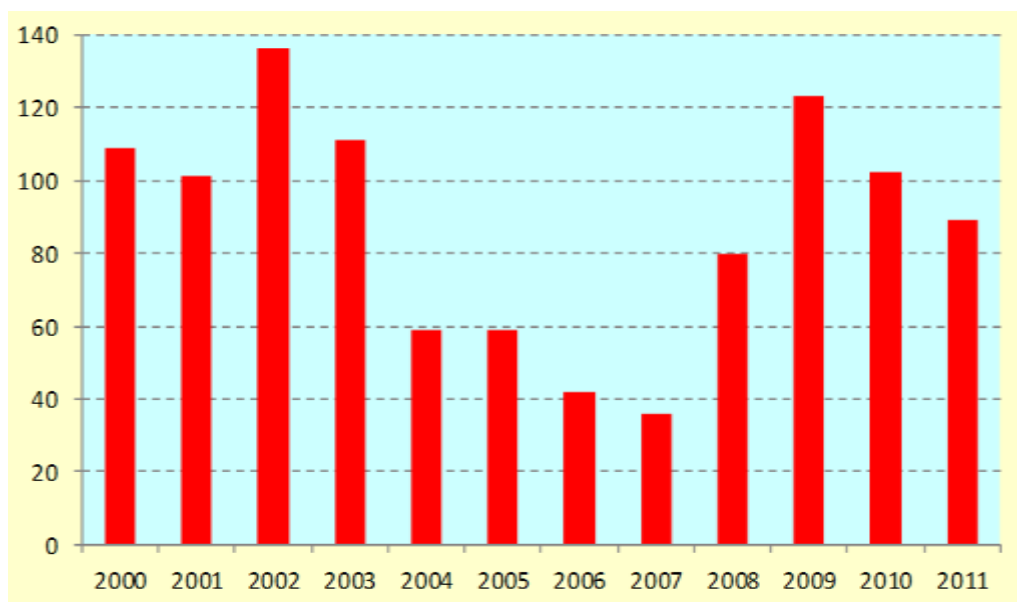
V hromadných sdělovacích prostředcích probíhá kontinuální osvěta k užívání léků a jejich vlivu na řízení dopravního prostředku. Ke každému léku je v příbalovém letáku zdůrazněn dopad na pozornost uživatele. Je zapotřebí problematice užívání léků věnovat stále zvýšenou pozornost, zvláště v kategorii anxiolytik, u kterých je prováděna Policií ČR při silničních kontrolách zkouška na přítomnost látky – návykové látky při řízení motorových vozidel.

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

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

Tabulka C 2.1-1 Kontroly Policie ČR na přítomnost návykových látek u řidičů

| organizace | počet zadržených řidičských průkazů alkohol /jiné návykové látky/ | počet spotřebovaných orientačních jednorázových testů na alkohol /jiných návykových látek/ | počet případů řízení pod vlivem alkoholu /jiných návykových látek/ oznámených jako přestupek | počet případů řízení pod vlivem alkoholu /jiných návykových látek/ řešených jako trestný čin |
|-----------------------------------|--|---|---|---|
| Ministerstvo vnitra Policie ČR | 10 661 | 17 104 | 14 895 | 4 568 |



Graf 14 Vývoj v počtu usmrcených v silničním provozu následkem alkoholu v letech 2000 – 2011

Policie ČR v roce 2011 eviduje 5 242 nehod zaviněných pod vlivem alkoholu (tj. 7,5 % z celkového počtu), při kterých eviduje 89 usmrcených osob (tj. 12,6 % z celkového počtu) a dalších 2 701 osob bylo zraněno. V porovnání s rokem 2010 je počet těchto nehod vyšší o 227 (tj. o 4,5 %), počet usmrcených je nižší o 13 osob (tj. o 12,7 %) a počet zraněných je vyšší o 410 osob (tj. o 17,9 %). Nejvyšší podíl těchto nehod byl na území Zlínského a Karlovarského kraje (14,5 %, resp. 13,7 %).

Nejvíce usmrcených při těchto nehodách bylo na území krajů Jihočeského a Moravskoslezského (shodně po 12 osobách). Nejvyšší podíl usmrcených osob při těchto nehodách je v Kraji Vysočina – 24,2 %. Žádnou usmrcenou osobu při nehodách zaviněných pod vlivem alkoholu nevykazuje Karlovarský kraj.

Zdroj: <http://www.policie.cz/clanek/statisticky-prehled-nehodovosti-63465.aspx>

Závěr

Počet nehod s přítomností alkoholu v krvi viníka, stejně jako počet zraněných a usmrcených, má od roku 2002 výrazně klesající tendenci (kromě posledních 2 let). V roce 2008 došlo k výraznému nárůstu až k hodnotě 80 usmrcených při nehodách způsobených přítomností alkoholu v krvi viníka, v roce 2009 dokonce na 123. Přesto zůstává celková tendence velmi pozitivní, neboť za období 2002 – 2007 došlo k poklesu o téměř tři čtvrtiny, což byl zdaleka

nejlepší výsledek ze všech klíčových oblastí Strategie 2010 (to již ovšem neplatí po roce 2008).

D Snížení závažnosti následků nehod zvýšeným používáním zádržných systémů

D 1 Zvýšení četnosti používání bezpečnostních pásů prostřednictvím výchovného působení

D 1.1 Každoroční kampaň zaměřená na zádržné systémy:

Tabulka D 1.1 - 1 Pořádání kampaně zaměřené na zádržné systémy

| organizace | kladná odpověď | záporná odpověď | celkový počet obdržených odpovědí |
|----------------------|----------------|-----------------|-----------------------------------|
| Ministerstvo vnitra | 1 | 0 | 1 |
| Ministerstvo dopravy | 1 | 0 | 1 |
| Kraje | 10 | 3 | 13 |

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

| organizace | státní | soukromé | ostatní | celkem |
|------------|-----------|----------|---------|-----------|
| Kraje | 1 785 000 | 5 000 | 28 800 | 1 818 800 |

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

| organizace | délka trvání kampaně | předpokládaná cílová skupina |
|----------------------|----------------------|--|
| Ministerstvo dopravy | celoročně | profesionální řidiči, řidiči a spolujezdci v osobních automobilech |
| Ministerstvo vnitra | celoročně | mateřské školy, základní školy, střední školy, nastávající maminky, řidiči, spolujezdci, veřejnost |

Tabulka D 1.1 – 3b Délka trvání kampaně a předpokládaná cílová skupina v krajích

| kraj | délka trvání kampaně (ve dnech) | předpokládaná cílová skupina |
|--------------------|------------------------------------|---|
| Hlavní město Praha | 4 | široká veřejnost |
| Jihočeský | 30 | široká veřejnost, řidiči přepravující děti |
| Jihomoravský | 18 | děti a široká veřejnost |
| Liberecký | 130 | předškolní a školní mládež, rodiče dětí, veřejnost a řidiči |
| Středočeský | 1 | děti i dospělí |
| Ústecký | 1 | profesionální řidiči |
| Zlínský | 10 | řidiči, žáci 4. a 5. tříd, senioři |

Ministerstvo dopravy pořádalo kampaň cíleně zaměřenou na dodržování používání zádržných systémů ve vozidle. Zaměřena byla nejen na řidiče osobních vozidel, ale kladla důraz na používání bezpečnostních pásů řidiči kamiónů. Podílí se na osvětě, a tím zvyšuje podíl připoutaných dětí a řidičů ve vozidle. „Bezpečně v kamionu“ – série podzimních dopravně preventivních akcí zaměřených především na profesionální řidiče a na problematiku používání bezpečnostních pásů. Tyto akce organizuje Policie ČR s podporou Ministerstva dopravy – BESIP.

BESIP Team – v rámci putování po České republice umožňuje řidičům a dalším účastníkům silničního provozu vyzkoušet simulátor nárazu a zažít tak náraz při rychlosti 30 km.h⁻¹. Zároveň má k dispozici různé typy dětských autosedaček, na kterých si mohou rodiče ověřit správné převážení a poutání dětí ve vozidle.

V průběhu měsíce listopadu a prosince obdrželi žáci prvních ročníků všech základních škol v České republice balíček, jehož cílem je napomoci ke zvýšení bezpečnosti dětí na našich

silnicích. Balíček mimo jiné obsahoval i letáčky, určené pro rodiče, vysvětlující význam dětských autosedaček a jejich správné používání.

Ministerstvo vnitra uspořádalo aktivity s oslovením široké řidičské a pasažérské veřejnosti:

„Žádné špásy, používejte pásy“,

„Připoutejte se!“

Na akcích podporovalo MV kampaň MD distribucí letáků BESIP – „Dětské autosedačky“ a „Pásovec“ zaměřené na správné převážení a poutání dětí ve vozidle. Přednáškovou činnost uskutečňovalo nejen v Muzeu Policie, ale prezentovalo se na besedách ve školách, na veletrzích. Dohled Policie ČR byl propojen s prezentací, jak správně vybrat sedačku, jak ji upevnit a používat, jak poutat v těhotenství. Dohledová činnost byla zpestřena možnostmi využít simulátor nárazu, vč. točivého simulátoru.

Mediální podpora MV – odborné články, vystoupení představitelů Policie ČR v TV a další aktivity.

Společnou akcí **Ministerstva dopravy ČR** a **Ministerstva vnitra** – Policie ČR, za přítomnosti Autobahn Polizei Dresden a s pomocí **Krajského úřadu Ústeckého kraje, Střediska správy a údržby dálnic Řehlovice**, byla upořádána preventivní akce „Den pro kamiony“ aneb „Pokuta nebo BUM – BÁC“ na dálnici D8 před výjezdem do Německa. Policisté zastavovali všechna vozidla, jejichž posádka nebyla připoutána, nebo jejichž řidič telefonoval za jízdy. Po kontrole však nenásledovala obvyklá nekompromisní pokuta až do výše dvou tisíc korun, ale zcela mimořádně byla řidičům nabídnuta možnost vyřešit záležitost domluvou absolvováním testu na simulátoru nárazu – náraz v rychlosti 30 km.h⁻¹ na pevnou překážku.

Během půldenní akce bylo kontrolováno celkem 41 řidičů kamionů, 4 řidiči autobusů, 7 řidičů osobních aut a 12 spolujezdců.

Hlavní město Praha uspořádalo preventivní akci s možností vyzkoušet si simulátor nárazu. Simulátor nárazu patří k velmi názorným pomůckám k uvědomění si, jak nebezpečná je jízda bez poutání se bezpečnostními pásy a jaká síla na cestující ve vozidle působí při nárazu.

Jihočeský kraj se prezentoval aktivitami podporujícími celostátní kampaň, ale také uspořádal vlastní kampaň – „Pásovec“ (Třeboň), „Den BESIP“ v Táboře.

Karlovarský kraj uskutečnil DBA s PČR a Den záchranářů, kde byly zdůrazňovány zádržné systémy vozidla a jejich význam pro přežití osádky vozidla.

Kraj Vysočina se zaměřil na nejmladší účastníky silničního provozu – žáky základních škol. Uspořádal pro ně řadu besed zaměřených na používání bezpečnostních pásů.

Liberecký kraj má vlastní „Tým bezpečnosti Libereckého kraje“. Práce „Týmu“ je zaměřena na práci s předškolní a školní mládeží, rodiči dětí, veřejností a řidiči.

Pardubický kraj působil na řidičskou veřejnost především formou přednášek a besed. Byly využity aktivity BESIP TEAMU – „Den pro kamiony aneb BUM – BÁC“.

Středočeský kraj uspořádal „Zábavné odpoledne v Dobrovicích“.

Zlínský kraj tradičně zapojil do aktivit děti – „Dětská policie“ a uspořádal besedy pro seniory.

Pro podporu aktivit vyvíjených Ministerstvy a Kraji ČR byla využita všechna média – od tisku až po internet.

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

Tabulka D 1.2 - 1 Počet kontrol v působnosti ministerstev vnitra a obrany

| organizace | počet kontrol | počet zjištěných bezdůvodných nepoužití bezpečnostního pásu |
|---------------------|---------------|---|
| Ministerstvo obrany | 196 | 33 |
| Ministerstvo vnitra | 258 | 0 |

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

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

Tabulka D 2.1. - 2 Počet kontrolovaných vozidel a zjištěných přestupků při dopravně bezpečnostních akcích

| organizace | počet kontrolovaných vozidel: | počet zjištěných nepoužití bezpečnostních pásů vč. autosedaček/rok: | z toho autosedaček: |
|---------------------|-------------------------------|---|---------------------|
| Ministerstvo vnitra | 209 216 | 5 209 | 283 |

V roce 2011 bylo na celém území České republiky vyhlášeno 9 celorepublikových dopravně bezpečnostních akcí TISPOL. Tyto akce byly několikadenní, z toho 2 výhradně zaměřené na zádržné systémy (ve dnech 14. – 20. února 2011 a 12. – 19. září 2011). Při těchto akcích bylo celkem zkontrolováno 209 216 vozidel a bylo při tom zjištěno 4 926 nepoužití bezpečnostních pásů a 283 případů nepoužití autosedaček. Kromě toho bylo realizováno 204 krajských dopravně bezpečnostních akcí a 934 dopravně bezpečnostních akcí na úrovni územního odboru („okresu“) a jedno speciální dopravně bezpečnostní opatření v souvislosti se začátkem letních prázdnin.

Zadržné systémy kontroluje Policie ČR v rámci dohledové činnosti, včetně dopravně bezpečnostních akcí, při každém zastavení vozidla. Za rok 2011 bylo zjištěno 67 263 případů nepoužití zádržného systému. Celkový počet zkontrolovaných vozidel v rámci dohledové činnosti se neeviduje.

Ministerstvo obrany – Vojenská policie v rámci dohledu obecním úřadům postoupila 20 přestupků řidičů (spolujezdců) civilních vozidel.

Vzhledem k závažnosti následků dopravních nehod nepoužitím zádržného systému je zapotřebí i v této oblasti stále preventivně působit na řidiče. Zvláště u mladých a začínajících řidičů je osvěta nezbytná.

Závěr

Míra používání zádržných systémů měla v ČR v dřívějším období velmi nízkou úroveň. Od roku 2002 však má míra používání zádržných systémů rostoucí tendenci a to díky zvýšenému povědomí řidičů o významu jejich používání. Používání bezpečnostních pásů na předních sedadlech se blíží evropskému standardu, naopak na zadních sedadlech zůstává dosud na velmi nízké úrovni. Pozitivní úlohu sehrála novelizace zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v pozdějším znění, resp. zavedení bodového systému hodnocení řidiče v roce 2006.

Přes všechny kampaně o používání bezpečnostních pásů ve vozidlech je nejučinnějším opatřením zavedení povinné signalizace nepoužití bezpečnostního pásu v jedoucím vozidle. U nových typů vozidel tuto povinnost stanoví právně závazný předpis EHK OSN č. 16, o bezpečnostních pásech. V každém novém typu osobního vozidla musí být instalována signalizace o nezapnutí bezpečnostního pásu, tj. systém určený k výstraze řidiče, který oznamuje, že ve vozidle není zapnutý bezpečnostní pás. Systém je založen na indikaci nezapnutého bezpečnostního pásu a na dvou úrovních výstrahy:

- Výstražný signál první úrovně je zajištěn opticky (světlem, blikáním nebo vytvořením vizuálního symbolu nebo nápisu na displeji).
- Výstražný signál druhé úrovně je zajištěn opticky a současně akusticky, když je vozidlo provozováno bez zapnutí bezpečnostního pásu.

Výstrahy nepoužití bezpečnostních pásů nelze vypnout jinak, než zapnutím bezpečnostního pásu.

E Zvýšení ochrany zranitelných účastníků silničního provozu

E 1 Zvýšení ochrany dětí na pozemních komunikacích

E 1.1 Zajištění mediálních kampaní nebo jiných informačních aktivit, zaměřených na zvýšení ochrany dětí

Tabulka E 1.1 - 1 Podpora mediální kampaně nebo zajištění vlastních mediálních kampaní nebo jiných informačních aktivit, zaměřených na zvýšení ochrany dětí

| organizace | kladná odpověď | záporná odpověď | celkový počet obdržených odpovědí |
|--|----------------|-----------------|-----------------------------------|
| Kraje | 9 | 3 | 12 |
| Ministerstvo dopravy | 1 | 0 | 1 |
| Ministerstvo vnitra | 1 | 0 | 1 |
| Ministerstvo zdravotnictví | 1 | 0 | 1 |
| Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy | 0 | 1 | 1 |

Webová stránka: Máme zelenou – www.mamezelenou.cz byla zaměřená na děti předškolního a mladšího školního věku. Interaktivní formou se zde děti měly možnost seznámit s tematikou: Dopravní prostředky; Na chodníku; Jdu po silnici; Musím být vidět; Bezpečná hra; Přecházíme ulici; Jsem malý cyklista; Jedu autem. Jako tematické doplnění prvků dopravní výchovy jsou zde umístěna pexesa, omalovánky, puzzle.

Systematický výcvik na dětských dopravních hřištích

Program systematického výcviku na DDH probíhá podle metodiky vydané Ministerstvem dopravy na dětských dopravních hřištích v rámci celé ČR. Výuka je zaměřena převážně na žáky 4. a 5. tříd základních škol, kteří se od 10 let mohou jako cyklisté pohybovat samostatně v silničním provozu. Na výuku dohlíží krajsí koordinátoři BESIP.

Výuka teorie na DDH probíhá po celý školní rok. Praktická část výuky v období měsíců září – říjen a březen až červen.

Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy nepořádalo samostatnou kampaň na zvýšení ochrany dětí při pohybu na pozemních komunikacích. Problematika je řešena v rámci rámcového vzdělávacího programu mateřských, základních a středních škol.

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

| kraj | věkové skupiny |
|--------------------|---|
| Hlavní město Praha | žáci I. ročníků ZŠ |
| Jihočeský | žáci ZŠ, cyklisté |
| Jihomoravský | děti, široká veřejnost |
| Karlovarský | mládež do 15 let |
| Vysočina | žáci mateřských a základních škol |
| Liberecký kraj | předškolní a školní mládež, maminky s dětmi |
| Pardubický | žáci mateřských a základních škol |
| Středočeský | všechny věkové skupiny |
| Zlínský | žáci 4. – 5. třídy ZŠ, MŠ |

Tabulka E 1.1 - 3 Věkové skupiny, na které byla zaměřena podpora - ministerstva

| ministerstvo | věkové skupiny |
|---|--|
| Ministerstvo dopravy | žáci mateřských a základních škol |
| Ministerstvo zdravotnictví | žáci mateřských a základních škol, studenti středních škol, laická i odborná veřejnost |
| Ministerstvo školství mládeže a tělovýchovy | žáci mateřských a základních, studenti středních škol, pedagogičtí pracovníci |

Tabulka E 1.1 – 4a Názvy vlastních kampaní (aktivit) - kraje

| kraj | název kampaně (akce) |
|--------------------|--|
| Hlavní město Praha | kufříky pro žáky 1. tříd obsahují dopravně bezpečnostní sadu reflexních materiálů |
| Jihočeský | „Kolem kolem Kaplice“, osvětlení jízdních kol – Třeboň „Evropský týden mobility“ – Strakonice |
| Jihomoravský | „Evropský týden mobility“ v Hodoníně, „Evropský týden mobility a bez aut“ – Břeclav, „Dopravní den s překvapením“ – Šardice, „Kolem nekolem“ – Rosice, „Naše první přecházení po zebře“, „Den dětí“ s tematikou BESIP – Rosice, „Dopravní den“ pro mateřské školy, „Den dětí“ s tematikou BESIP – Veselí nad Moravou, „Krumlovské mini kolečko“, „Světový den první pomoci“, „Dítě, kolo, automobil“ – Židlochovice, „Den s kolem a koloběžkou“ – Židlochovice, „Umím přejít silnici“ – Hustopeče, „Bezpečně na kole“ Hustopeče, „Den bez úrazu“ – Rosice, „Chci řidičák“ |
| Karlovarský | dopravní výchova MŠ, ZŠ, příměstské letní dětské tábory |
| Liberecký | „Dny s dopravní výchovou“, program pro mateřská centra |
| Středočeský | Akce průběžně v celém roce v rámci prevence BESIP, zajišťované každoročně prostřednictvím CSPSD, p. o. |
| Zlínský | „Dětská policie“, „Dětská výtvarná soutěž“ (I. stupeň ZŠ), výtvarná soutěž „Kolo je můj kamarád“, akce „Hurá děti, bezpečně na prázdniny“, „Bezpečná cesta do škol“, „Soutěž mladých cyklistů“ |

Tabulka E 1.1 – 4b Názvy vlastních kampaní ministerstev (aktivit)

| ministerstvo | název kampaně (akce) |
|----------------------------|--|
| Ministerstvo dopravy | Balíčky pro žáky 1. tříd základních škol, dopravní soutěž „Mladý cyklista“, „Máme zelenou.“ |
| Ministerstvo zdravotnictví | „Společně pro bezpečnější Ostravu“, „Národní dny bez úrazu“ – Brno, „Malý záchranář“, „Předvídej!“ „V dopravě bezpečně“, Aktivní účast na akcích společně s dalšími příslušnými regionálními subjekty (Aktiv města Ostravy, NNO, BESIP apod.). Vzdělávání pedagogických a výchovných pracovníků základních škol v problematice prevence dopravních úrazů bylo realizováno v rámci akreditovaného semináře „Prevence úrazů a násilí na ZŠ“, který je organizován vždy dvakrát ročně na SZÚ. |
| Ministerstvo vnitra | „Zebra se za tebe nerozhlédne“, „Bezpečná cesta do školy“, „Bezpečně do školky“, „Není cesty zpět II“, „Dny s Policií“, „Dny s HZS“, „Jsme vidět“, „Den dopravní prevence“, „Bezpečně v dopravě“, „Rozhlédni se“, aj. |

Ministerstvo dopravy již pátým rokem realizoval projekt „Balíčky pro žáky 1. tříd ZŠ“

V průběhu měsíců listopadu a prosince obdrželi žáci prvních ročníků všech základních škol v České republice balíček, jehož cílem je napomoci ke zvýšení bezpečnosti dětí na našich silnicích. Balíček obsahuje výukové sešity k dopravní výchově pro 1. a 2. ročník, samolepky dopravních značek, využitelné jako pomůcky v rámci školní výuky. Dále samolepicí reflexní materiál, který pak mohou rodiče dětem nalepit na jejich oblečení a bezpečnostní chodecké odrazky. Pro rodiče jsou určeny letáčky vysvětlující význam dětských autosedaček a jejich správné používání a letáčky propagující používání reflexních materiálů. Tvrdé desky, ve kterých jsou všechny předměty zabaleny, propagují atraktivním způsobem základní pravidla bezpečnosti silničního provozu a jsou určeny k tomu, aby dlouhodobě sloužily dětem jako desky na sešity a výkresy.

Balíček připravilo Ministerstvo dopravy jako součást rozvoje moderní dopravní výchovy v rodině a ve škole.

MŠMT nerealizuje vlastní kampaně. Problematika dopravní bezpečnosti, včetně zvýšení ochrany účastníků provozu na pozemních komunikacích, je řešena v rámcových vzdělávacích plánech MŠ, ZŠ a SŠ.

E 1.2 Podpora nevládních organizací a občanských sdružení k vyššímu zapojení pověřených osob ve smyslu ustanovení § 79 zákona č. 361/2000 Sb., ve znění pozdějších novel

Tabulka E 1.2 - 1 Existence druhu podpory pro větší zapojení pověřených osob v rámci vlastní působnosti

| organizace | kladná odpověď | záporná odpověď | celkový počet odpovědí |
|------------|----------------|-----------------|------------------------|
| Kraje | 3 | 1 | 4 |

Tabulka E 1.2 - 2 Druh podpory, počet pověřených osob provádějících činnost dle § 79 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v pozdějším znění

| kraj | druh podpory | počet pověřených osob provádějících činnost |
|--------------------|--|---|
| Hlavní město Praha | proškolení a vybavení pomůckami z veřejných prostředků | neuveďeno |
| Jihočeský | dohled u přechodů pro chodce – Soběslav, České Budějovice, Tábor | 8 |
| Pardubický | městské úřady, školy | 40 |
| Zlínský | městská policie | 14 |

E 2 Zvýšení znalosti legislativy ze strany chodců a cyklistů jako účastníků silničního provozu

Kampaň Ministerstva dopravy „Senioři v silniční dopravě“ byla zaměřena na specifickou skupinu nejstarších účastníků silničního provozu. Byly natočeny rozhlasové a televizní spoty, upozorňující na nejčastější příčiny kolizí seniorů v dopravě a novou právní úpravu. V rámci celé ČR probíhaly k tomuto tématu přednášky pro seniory.

Kampaň „Cyklistické desatero“, zaměřená v letních měsících na cyklisty, konkrétně na správné vybavení kola a jízdu s cyklistickou přilbou.

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

Tabulka E 2.1 - 1 Rozvíjení programu pro zapojení veřejnosti, včetně dětí a osob s omezenou schopností pohybu a orientace do identifikace rizikových míst v roce 2011

| organizace | kladná odpověď | záporná odpověď | celkový počet odpovědí |
|----------------------|----------------|-----------------|------------------------|
| Kraje | 6 | 6 | 12 |
| Ministerstvo vnitra | 1 | 0 | 1 |
| Ministerstvo dopravy | 1 | 0 | 1 |

Tabulka E 2.1 – 2a Osoby zapojené do programu v krajích

| organizace | osoby zapojené do programu | forma programu |
|--------------------|---|--|
| Hlavní město Praha | žáci nebo osoby se ztíženou pohyblivostí | zaměření dle věkové kategorie |
| Jihočeský | cyklisté, děti, senioři | besedy – upozornění v místním tisku (Třeboň) |
| Jihomoravský | podpora bezpečnostních akcí Automotoklubu neslyšících | upozornění na riziková místa v městském provozu v Brně, pomoc jak taková místa zvládat bez úrazů |
| Moravskoslezský | akce pro handicapované motoristy | soutěže pro handicapované motoristy na chráněných plochách pozemních komunikací |
| Pardubický | občané se sníženou pohybovou schopností, nevidomí, neslyšící. Pardubická univerzita | |
| Zlínský | neslyšíc – Valašské Meziříčí, zdravotně postižený – Otrokovice. Škola Brumov, děti 4. třídy v rámci získání cyklistického průkazu | projekt škol – lokalizace bariér na komunikacích |

Tabulka E 2.1 – 2b Osoby zapojené do programu - ministerstva

| ministerstvo | osoby zapojené do programu | forma programu |
|----------------------|------------------------------|---|
| Ministerstvo dopravy | děti se sluchovým postižením | V rámci dopravní soutěže sluchově postižených dětí. |
| Ministerstvo vnitra | veřejnost, handicapovaní | „Bezpečné město“ a „Bezpečný kraj“, „Neviditelný svět v pohybu“, „Paraparáda“. Podněty jsou předávány buď přímo policii nebo na besedách pro veřejnost či cestou schránek důvěry. Využívá se i regionální tisk. Policie spolupracuje s handicapovanými – Ústavem sociální péče pro tělesně postiženou mládež, s Centrem pro zdravotně postižené apod. |

Tabulka E 2.1 - 3 Počet rizikových míst, které byla identifikována a vyřešena

| organizace | počet identifikovaných rizikových míst | počet vyřešených rizikových míst |
|--------------|--|----------------------------------|
| Ministerstva | 332 | 65 |
| Kraje | 36 | 24 |

E 2.2 Ostatní informační kampaně

Ministerstvo dopravy zajišťovalo informační aktivity zaměřené na bezpečnost:

- chodců (přecházení vozovky, viditelnost),
- cyklistů (ochranné přilby, viditelnost),
- motocyklistů (specifická rizika).

Kampaň „Jízda o život“ zaměřená na problematiku skupinu řidičů motocyklů, která se konala na vybraných motosrazech po celé ČR. Primárním cílem kampaně byla komunikace tématu bezpečného způsobu jízdy na motocyklu, sekundárně se pak věnovala problematice

alkoholu a drog, první pomoci, vhodného vybavení včetně používání reflexních prvků za snížené viditelnosti.

V rámci projektu BENAMO – Bezpečně na motorce bylo uskutečněno 150 přednášek pro žáky a studenty na středních školách a učilištích v regionech ČR se zaměřením na komunikaci rizik spojených s jízdou na motocyklu. Tato kampaň je postavená na setkání motorkáře se studenty – mladými řidiči ve věku 17 – 19 let s cílem snížit počet dopravních nehod a seznámit poutavou formou posluchače s riziky nejen při jízdě na motocyklu a ovlivnit chování účastníků silničního provozu na silnici.

V Českých motocyklových novinách byl zajištěn ve 4 vydáních inzertní prostor s textem a grafikou týkající se bezpečné jízdy, Současně se soutěžní otázkou vztahující se k textu, s vyhodnocením v dalším vydání. Soutěž probíhala formou SMS a z každého kola bylo vylosováno 15 výherců, kteří dostali poukaz na kurz bezpečné jízdy.

Prezentace bezpečnosti silničního provozu se zaměřením na cyklisty byla v pořadu Cyklotoulky, a to prostřednictvím deseti témat, zmiňujících problematiku bezpečnosti cyklistů. Byly součástí deseti dílů odvysílaných na televizi TV Barrandov v období srpen – září 2011.

Informační kampaň BESIP na celostátních a regionálních rozhlasových stanicích byla založena na odvysílání čtyř audio spotů. Každý měl stopáž 30“. Jednalo se o spoty „Agresor“, „Motorkáři“, „Anděl strážný“ a „Chodci“, které představily problematiku bezpečnosti silničního provozu zaměřenou na témata: viditelnost, agresivní způsob jízdy, zádržné bezpečnostní systémy a bezpečné chování motocyklistů. Cílovou skupinou byli všichni účastníci silničního provozu ve věku 18 – 60 let.

Tabulka E 2.2 – 1a Vlastní kampaně (aktivity) krajů

| kraj | název kampaně (aktivity) |
|--------------------|---|
| Hlavní město Praha | název neuveden |
| Jihočeský | Dohled MP na přechodech pro chodce (Soběslav, Vimperk). |

| | |
|--------------|--|
| Jihomoravský | <p>„Cykloden“ – Rosice, „EMPÍK cyklista“ – Brno, „Železný Empík“ – Brno, „Bezpečně na hřišti i na silnici“ – Brno, „Jezdíme podle předpisů“ – Boskovice, „Malý cyklista“ – Boskovice, Dopravně bezpečnostní akce zaměřená na cyklisty – Blansko, „Zebra se za tebe nerozhledne“ – Blansko, „Kdo je vidět vyhrává“ – Boskovice, „Den s městskou policií“ – Boskovice, „Hurá, budou prázdniny“ – Brno, dopravní výchova v příměstských táborech – Oslavany, „Den dětí“. Akce pro mladé cyklisty – Mikulov, „Chodci a cyklisté, ohleduplně a bezpečně“ – Vyškov.</p> |
| Karlovarský | Materiály „Záchranného kruhu“. |
| Liberecký | <p>„Škola poutání“ ve spolupráci s Palace Cinemas (ve spojení s filmem Auta). Cyklohlídky upozorňující na bezpečnou jízdu na kole (přilba, osvětlení, reflexní prvky ad.) v Liberci, Jablonci n. N., České Lípě a Jizerských horách (ve spolupráci s MP a Horskou službou). Program pro seniory (bezpečnost chodců, užití reflexů). Akce „Zimní výbava – jste připraveni?“ „Motocyklisté, učme se přežít!“ – kurzy bezpečné jízdy pro motocyklisty. Kurzy bezpečné jízdy pro mladé a začínající řidiče.</p> |
| Olomoucký | <p>Cyklisté, děti a senioři. Dopravní soutěž mladých cyklistů na okrskové a krajské úrovni. „Cyklista roku“, semináře pro řidiče amatéry, soutěž „Děti pozor červená“, dopravní výchova na dětských letních táborech, „Zachraň život“.</p> |
| Pardubice | „Být viděn“, senioři, semináře, besedy s policií, MP. |
| Zlínský | <p>„MotoBESIP“, „Policie radí malým cyklistům“, „Dětská policie“.</p> |

| | |
|-------------|--|
| Středočeský | V rámci průběžných akcí. |
| Vysočina | „Zebra se za tebe neohlédne“, „Maminko, tatínku, chci být vidět“, besedy pro seniory, moto srazy. |

Tabulka E 2.2 – 1b Vlastní kampaně (aktivity) ministerstev

| ministerstvo | název kampaně (aktivity) |
|----------------------|---|
| Ministerstvo dopravy | „Jízda o život“, Projekt „BENAMO“, „Bezpečí seniorů v dopravě“, „Cyklistické desatero“, „Cyklotoulky“. |
| Ministerstvo vnitra | „Kdo je vidět, vyhrává“, „Není cesty zpět II“, „Zebra se za tebe nerozhlédne“, „Bezpečná sedmička a třináctka“, „Praha dětem“, „Vypich 2011“, „BENAMO“, „Bezpečné chování chodců a cyklistů“, „Cyklistické desatero“, aj. |

Právní vědomí chodců a cyklistů v oblasti BESIP není v gesci MZ a jím řízených organizací.

Tabulka E 2.2 - 2 Provádění informačních aktivit pro cílovou skupinu osob

| organizace | kladná odpověď | záporná odpověď | celkový počet odpovědí |
|--------------|----------------|-----------------|------------------------|
| Kraje | 10 | 2 | 12 |
| Ministerstva | 2 | 0 | 2 |
| Odbory MD | 1 | 0 | 0 |

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

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

Tabulka E 3.1 - 1 Počty dopravně bezpečnostních akcí zaměřených výhradně na chování chodců

| organizace | počet dopravně bezpečnostních akcí věnovaných výhradně chování chodců na pozemních komunikacích podle krajů: | počet dokumentovaných přestupků: |
|---------------------|---|---|
| Kraje celkem | 557 | 134 |
| Jihočeský kraj | 525 | 70 |
| Pardubický kraj | 28 | 32 |
| Zlínský kraj | 4 | 32 |
| Ministerstvo vnitra | 631 | 2 143 |

Ministerstvo vnitra zaznamenalo 2 143 přestupků chodců při 631 dopravně bezpečnostních akcích věnovaných výhradně chodcům. Této skupině účastníků provozu na pozemních komunikacích je zapotřebí věnovat stále zvýšenou pozornost. Jen v loňském roce chodci zavinili 1 197 nehod. Nejtragičtější příčinou nehod chodců v roce 2011 bylo neopatrné nebo náhlé vstoupení do vozovky z chodníku nebo krajnice.

U chodců – viníků dopravních nehod je také výrazné zavinění dopravních nehod pod vlivem alkoholu.

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

Tabulka E 3.2 -1 Počty dopravně bezpečnostních akcí zaměřených výhradně na chování cyklistů

| organizace | počet dopravně bezpečnostních akcí věnovaných výhradně chování cyklistů na pozemních komunikacích podle krajů: | počet dokumentovaných přestupků: |
|---------------------|---|---|
| Kraje celkem | 358 | 82 |
| Jihočeský | 335 | 33 |
| Pardubický | 19 | 6 |
| Zlínský | 4 | 43 |
| Ministerstvo vnitra | 454 | 1 652 |

Počet dopravních nehod zaviněných cyklistou se oproti roku 2010 zvýšil o 468, tj. o 26,3 %. Oproti roku 2010 stoupl celkový počet dopravních nehod cyklistů (o 25 %), klesl počet usmrcených cyklistů (o 29 %), stoupl počet těžce zraněných (o 13 %) a zvýšil se počet lehce zraněných (o 27 %).

Cyklistika se stala velmi rozšířeným sportovním vyžitím ale také oblíbeným způsobem dopravy. Počet cyklistů každým rokem narůstá. Kola jsou stále dokonalejší a schopná vyvíjet vyšší rychlost jízdy. Limity lidského těla v případě nárazu, jak do pevné překážky tak i při pádu, jsou velmi málo propagované. V této oblasti prevence úrazovosti cyklistů je zapotřebí vyvíjet neustále osvětovou činnost. Jako jedno z nutných opatření se jeví zavedení povinného používání cyklistické přilby u všech věkových kategorií, nejen u dětí a mládeže.

Také inženýrská opatření – oddělení cyklistické dopravy od automobilové, vymezení cyklistických tras a cyklistických stezek jsou účelným opatřením, zvláště v městském provozu.

Tabulka E 3.2 - 2 Vývoj dopravní nehodovosti cyklistů v období 2008 – 2011

| cyklisté | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---------------|-------|-------|-------|-------|
| Počet nehod | 3 610 | 3 391 | 3 075 | 3 847 |
| Usmrceno | 77 | 72 | 70 | 50 |
| Těžce zraněno | 431 | 430 | 393 | 443 |
| Lehce zraněno | 2 585 | 2 585 | 2 296 | 2 925 |

E 3.3 Věnování zvláštní pozornosti motocyklistům při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích

Tabulka E 3.3 - 1 Kontroly zaměřené na motocyklisty

| organizace | počet tematicky zaměřených kontrol | počet dokumentovaných přestupků |
|---------------------|------------------------------------|---------------------------------|
| Kraje | 16 | 48 |
| Ministerstvo vnitra | 128 | 475 |

Tabulka E 3.3 - 2 Vývoj dopravní nehodovosti motocyklistů v období 2008 – 2011

| motocyklisté | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 |
|---------------|-------|-------|-------|-------|
| Počet nehod | 3 831 | 2 946 | 2 601 | 2 934 |
| Usmrceno | 116 | 85 | 92 | 77 |
| Těžce zraněno | 620 | 596 | 480 | 566 |
| Lehce zraněno | 1 867 | 1 898 | 1 699 | 1 869 |

Závěr

Počet usmrcených zranitelných účastníků silničního provozu je chápán jako jeden z nejzávažnějších problémů bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v ČR. Chodci a cyklisté, nejzranitelnější účastníci silničního provozu, tvoří 30 % obětí v silničním provozu a tento podíl se nedaří snižovat. Postupně rostoucí motorizace, vedoucí k nižšímu podílu

chodců v silničním provozu, by přitom měla vést k poklesu usmrcených chodců. Po roce 2002 byla pozorována výrazná redukce v počtu usmrcených v obou skupinách. V případě počtu usmrcených chodců byl až do roku 2005 registrován spíše minimální meziroční pokles ve výši 5 % a teprve rok 2006 přinesl pokles významnější (celkově 2002 – 2009 meziroční průměr 7,4 %). Pokles v počtu usmrcených cyklistů je stabilní (průměrně 8,5 %) a nebyl významně ovlivněn ani změnami zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v pozdějším znění.

Chodci zavinili celkem 1 197 nehod. Při těchto nehodách zahynulo 26 osob, tj. o 1 osobu méně, než v roce 2010. Pokles počtu nehod chodců byl ovlivněn především snížením počtu nehod zaviněných dětmi (pokles o 37 nehod).

Specifikem nehod chodců je vysoký počet nehod zaviněných pod vlivem alkoholu, vždyť 190 chodců (viníků) bylo v době nehody pod vlivem alkoholu (tj. 15,9 % – téměř každý 6. chodec – viník nehody). Stejně tak procento nehod zaviněných cyklisty pod vlivem alkoholu je velmi vysoký – 28,4 %.

F Vytváření bezpečného dopravního prostoru

F 1 Hodnocení dopadu nově plánovaných komunikací na bezpečnost související silniční sítě

F 1.1 Vytvoření jednotné závazné metodiky pro hodnocení dopadů nově plánovaných komunikací na bezpečnost související silniční sítě (v souladu se směrnicí EU 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury)

Tabulka F 1.1 - 1 Zpracování celostátně platné metodiky pro hodnocení dopadů nově plánovaných komunikací na bezpečnost související silniční sítě

| organizace | ano | ne | celkem odpovědí |
|---------------------|-----|----|-----------------|
| Ministerstvo dopavy | 0 | 1 | 1 |

V roce 2011 byla dokončena transpozice směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury ze dne 19. listopadu 2008 do právního řádu České republiky.

Hodnocení dopadů na bezpečnost silničního provozu se komunikací zařazených do transevropské silniční sítě provádí u vyhledávacích studií a tento nástroj byl zaveden ve směrnici Ministerstva dopavy pro dokumentaci staveb pozemních komunikací. Podle této směrnice, kterou se řídí plánování a výstavba pozemních komunikací ve vlastnictví státu, se zpracovává také studie proveditelnosti a účelnosti, technická studie, studie finančního zajištění stavby a dopravní studie.

F 1.2 Aplikace metodiky hodnocení dopadů nově plánovaných komunikací na bezpečnost související silniční sítě.

Tabulka F 1.2 – 1 Přípravované a posouzené stavby v krajích

| kraj | počet nově připravovaných staveb | kolik z nich bylo posouzeno? |
|--------------------|----------------------------------|------------------------------|
| Celkem | 57 | 57 |
| Hlavní město Praha | 3 | 3 |

| | | |
|-------------|----|----|
| Jihočeský | 1 | 1 |
| Středočeský | 50 | 50 |
| Zlínský | 3 | 3 |

V působnosti Ministerstva dopravy nebyla připravována žádná stavba, na kterou se vztahuje metodika hodnocení a tudíž ani žádná stavba nemohla být odborně posouzena.

F 2 Nezávislá kontrola a prověření projektové dokumentace nově plánovaných dopravních staveb (Bezpečnostní audit – viz směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury)

F 2.1 Zadávání bezpečnostního auditu na cíleně vybraných úsecích pozemních komunikací

Dne 1. 7. 2011 nabyla účinnosti novela zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích (dále jen „zákon o pozemních komunikacích“), která zavádí Audit bezpečnosti pozemních komunikací, jehož minimální rozsah byl stanoven v prováděcím právním předpisu – novela vyhlášky č. 13/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, příloha č. 12. Právní předpis stanovuje podrobně jednotlivé fáze auditu bezpečnosti PK a je závazný. Při jeho tvorbě se vycházelo ze směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES, o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury.

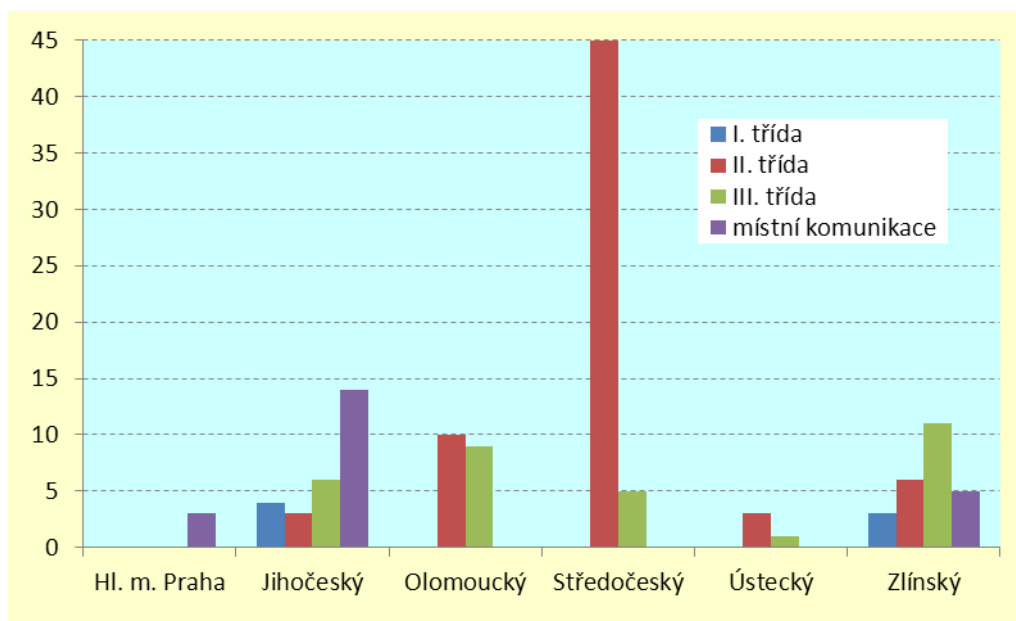
Tabulka F 2.1 – 1a Počet zpracovaných dopravních projektů v roce 2011 MD

| organizace | silnice dálničního typu | silnice I. třídy |
|----------------------|--|-----------------------------|
| Ministerstvo dopravy | 12 | 21 |

Tabulka F 2.1 – 1b Počet zpracovaných dopravních projektů v roce 2011 v krajích

| kraj | silnice I. třídy | silnice II. třídy | silnice III. třídy | místní komunika ce |
|--------------------|-----------------------------|------------------------------|-------------------------------|-----------------------------------|
| Hlavní město Praha | 0 | 0 | 0 | 3 |
| Jihočeský | 4 | 3 | 6 | 14 |

| | | | | |
|---------------------|----------|-----------|-----------|-----------|
| Olomoucký | 0 | 10 | 9 | 0 |
| Středočeský | 0 | 45 | 5 | 0 |
| Ústecký | 0 | 3 | 1 | 0 |
| Zlínský | 3 | 6 | 11 | 5 |
| kraje celkem | 7 | 67 | 32 | 22 |



Graf 15 Počet zpracovaných dopravních projektů

Tabulka F 2.2 – 2a Počet provedených bezpečnostních auditů Ministerstva dopravy v roce 2011

| organizace | silnice dálničního typu | silnice I. třídy |
|-----------------------------|-------------------------|------------------|
| Ministerstvo dopravy celkem | 8 | 2 |

Tabulka F 2.2 – 2b Počet provedených bezpečnostních auditů krajů v roce 2011

| kraj | silnice I. třídy | silnice II. třídy | silnice III. třídy | místní komunikace |
|-------------|------------------|-------------------|--------------------|-------------------|
| Jihočeský | 2 | 0 | 0 | 1 |
| Středočeský | 0 | 10 | 0 | 0 |

| | | | | |
|---------------------|----------|-----------|----------|----------|
| Zlínský | 0 | 1 | 0 | 0 |
| kraje celkem | 2 | 11 | 0 | 1 |

Transpozičním procesem byl do českého právního řádu zaveden také institut „Auditora bezpečnosti pozemních komunikací“ a to novelou zákona o pozemních komunikacích, § 18h. Povolení k provádění auditů bezpečnosti pozemních komunikací, nazývané jako „Auditor bezpečnosti pozemních komunikací“ (dále jen povolení), získá fyzická osoba po absolvování školení a prokázání odborné způsobilosti stanovenou zákonem o pozemních komunikacích.

Osoba, která získá povolení, je oprávněna provádět:

- Audit bezpečnosti pozemních komunikací (zákon o pozemních komunikacích § 18g).
- Prohlídku pozemní komunikace (zákon o pozemních komunikacích § 18m) – prohlídku provádí skupina nejméně 3 fyzických osob, z nichž alespoň jedna musí být auditorem bezpečnosti pozemních komunikací (též nazýváno jako sanace nehodových lokalit, kapitola F 3).
- Bezpečnostní inspekci (vyhláška č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, § 7a) – inspekci provádí auditor bezpečnosti pozemních komunikací společně s alespoň jednou další fyzickou osobou (kapitola F 4).

Přechodné ustanovení novely zákona umožnilo osobám, které před nabytím účinnosti zákona o pozemních komunikacích absolvovaly školení zabývající se posuzováním dopadů vlastností pozemních komunikací na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích, požádat do konce roku 2011 o vydání povolení k provádění auditu bezpečnosti, aniž by musely znovu absolvovat školení podle uvedené novely vyhlášky.

V minulosti zajišťovalo školení Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. Od roku 2006 školení absolvovalo celkem 90 osob. Ministerstvo dopravy vypsalo na prosinec roku 2011 šest zkušebních termínů, během nichž došlo postupně k přezkoušení všech přihlášených osob podle uvedeného přechodného ustanovení.

V současné době je v České republice k dispozici skupina 79 auditorů bezpečnosti pozemních komunikací, která může, dle zákona o pozemních komunikacích, vykonávat výše uvedené činnosti.

Tabulka F 2.2 – 3 Kolik nově připravovaných dopravních projektů (staveb) ve vaší působnosti **bylo** posouzeno „Bezpečnostním auditem“?

| organizace | počet projektů | vyhledávací studie: | studie | dokumentace pro územní rozhodnutí | dokumentace pro stavební povolení | prováděcí dokumentace |
|-----------------------------|----------------|---------------------|----------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------|
| kraje celkem | 2 | 1 | 2 | 0 | 1 | 0 |
| Jihočeský | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| Ústecký | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Zlínský | 0 | 0 | 1 | 4 | 1 | 0 |
| Ministerstvo dopravy | 0 | 0 | 2 | 4 | 5 | 0 |

Tabulka F 2.2 – 4 Kolik nově připravovaných dopravních projektů (staveb) ve vaší působnosti **nebylo** posouzeno „Bezpečnostním auditem“?

| organizace | počet projektů | vyhledávací studie: | studie | dokumentace pro územní rozhodnutí | dokumentace pro stavební povolení | prováděcí dokumentace |
|-----------------------------|----------------|---------------------|-----------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------|
| kraje celkem | 7 | 2 | 5 | 0 | 0 | 0 |
| Ústecký | 4 | 0 | - | 0 | 0 | 0 |
| Zlínský | 3 | 0 | 5 | 3 | 17 | 5 |
| Ministerstvo dopravy | 2 | 2 | 14 | 7 | 6 | 2 |

F 3 Systematické zjišťování a odstraňování příčin nehodovosti v místech častých dopravních nehod (Řízení bezpečnosti silniční sítě)

F 3.1 Jednotná závazná metodika pro zjišťování a sledování míst častých dopravních nehod, včetně databanky modelových způsobů řešení těchto lokalit

Směrnice tento nástroj nazývá „klasifikace vybraných úseků silniční sítě“ a do českého právního řádu byl transponován ustanovením § 29 a, zákona o pozemních komunikacích, podle kterého se vybrané informace o úsecích transevropské silniční sítě stávají součástí Centrální evidence pozemních komunikací. Následně se na těchto úsecích provádějí prohlídky pozemních komunikací (nově zavedeny v § 18 m, zákona o pozemních komunikacích) s cílem posoudit dopady stavebních, technických a provozních vlastností pozemních komunikací na bezpečnost pozemní komunikace.

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na roky 2011 – 2020 přijala v Akčním programu – Příloha č. 1 NSBSP 2020, jako jedno z opatření na zvýšení bezpečnosti pozemních komunikací aktivitu:

KOMUNIKACE K.1.1:

Postupné uplatnění nástrojů směrnice (hodnocení dopadu na bezpečnost, bezpečnostní inspekce, odstraňování nehodových lokalit) na silnicích I. a II. tříd a základní komunikační síti měst a obcí, které jsou z hlediska bezpečnosti silničního provozu nejkritičtější částí sítě pozemních komunikací.

F 3.2 Řešení míst častých dopravních nehod

V NSBSP 2020 je na řešení míst častých dopravních nehod přijata aktivita K1.4:

Zavedení metodiky „Programu identifikace údržby a oprav nehodových úseků pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu“ jako jedno z hledisek systému hospodaření s vozovkou. V České republice je ve statistikách registrován špatný technický stav pozemních komunikací jako jedna z příčin vzniku dopravních nehod. V roce 2011 bylo zaznamenáno celkem 448 dopravních nehod zaviněných špatným stavem pozemní komunikace.

V Ústeckém kraji byl realizován projekt Pachových ohradníků. V roce 2011 bylo ošetřeno pachovými ohradníky 300 km komunikací spadající do Ústeckého kraje. Jednalo se o silnice I., II., III. třídy a nově i silnice dálničního typu. Účinnost byla 70 – 90 % a došlo k výraznému snížení počtu střetů zvěře s účastníky provozu na pozemních komunikacích. V rámci bezpečnosti silničního provozu se jevil tento projekt jako velmi efektivní a Ústecký kraj

v něm bude pokračovat i nadále. Podrobnější zpráva je na webových stránkách Ústeckého kraje.

F 4 Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací (bezpečnostní kontroly)

F 4. 1 Vytvoření jednotné závazné metodiky pro bezpečnostní inspekci pozemních komunikací.

V roce 2011 nabyla účinnosti novela vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích, v pozdějším znění, ve které byly bezpečnostní inspekce zavedeny v § 6 a zařazeny tak mezi prohlídky komunikací. Bezpečnostní inspekce se však na rozdíl od ostatních prohlídek komunikací provádějí povinně pouze na silnicích zařazených do transevropské silniční sítě. Minimální rozsah bezpečnostní inspekce je uveden ve vyhlášce v příloze č. 11.

F 4.2 Řešení míst častých dopravních nehod dle závazné celostátně platné metodiky

NSBSP 2020 ukládá v aktivitě **K1.2:**

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

V aktivitě **K1.3:**

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

Pro řešení míst častých dopravních nehod je používána rozdílná metodika. Jako jednotný nástroj pro identifikaci nehodových lokalit a jejich odstranění bude sloužit portál INFOBESI, který bude funkční v roce 2012 a v pilotním programu ověřován do dubna 2012.

Liberecký kraj využívá vlastní metodiku k řešení míst častých dopravních nehod.

MD (ŘSD) používá vlastní metodiku.

Zlínský kraj vyhodnocuje jako závažnou situaci na síti místních komunikací, nehodová místa nejsou evidována dle metodiky Policie ČR.

F 4 2 – 1 Použití celostátně platné metodiky pro bezpečnostní inspekci pozemních komunikací

Celostátně platnou metodiku pro provádění bezpečnostních inspekci používá:

Hlavní město Praha,

Karlovarský kraj a

Liberecký kraj.

Ministerstvo dopravy ČR tuto metodiku používá pro provádění bezpečnostních inspekcí.

Tabulka F 4.2 – 1 Rozsah silniční sítě, na niž byla použita celostátně platná metodika pro bezpečnostní inspekci pozemních komunikací

| kraj | kolik km komunikací bylo v uplynulém roce posouzeno | identifikace bezpečnostních deficitů |
|--------------------|---|--------------------------------------|
| Hlavní město Praha | 52 | 26 |
| Liberecký | 486 | 1 000 |

Liberecký kraj při provádění bezpečnostní inspekce identifikoval tyto nejčastější deficity:

- absence komunikací pro pěší,
- absence VDZ,
- neochráněné pevné překážky.

Ministerstvo dopravy posoudilo, dle platné metodiky, 39 km komunikací, při kterých bylo zjištěno 37 bezpečnostních deficitů:

Nevyhovující vnitřní odvodňovací žlab – 18 případů.

Vyjeté koleje – 3 ve třech případech.

Krátká nebo přerušovaná svodidla identifikována na 3 místech.

Bezpečnostní inspekce na síti TEN-T a na silnicích I. třídy v Libereckém a ve Středočeském kraji a v kraji Vysočina byly zpracovány v souladu s platnou směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES, o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury v roce 2010.

V roce 2011 byla doplněna a rozšířena bezpečnostní inspekce, na základě požadavku ŘSD, také na R46.

Povinností správce komunikace je provádět bezpečnostní inspekce podle vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 104/1997 Sb. jednou za 5 let.

F 5 Podpůrná opatření k zajištění bezpečné silniční infrastruktury

F 5.1 Novela zákona č. 104/2000 Sb. o SFDI

Poslední novelizace v zákoně č. 104/2000 Sb., o státním fondu dopravní infrastruktury, je platná od 1. 1. 2007.

F 5.2 Omezování a nepovolování zřizování a provozování reklamních zařízení v ochranných pásmech všech typů pozemních komunikací

Tabulka F 5.2 – 1 Reklamní zařízení v ochranných pásmech všech typů komunikací

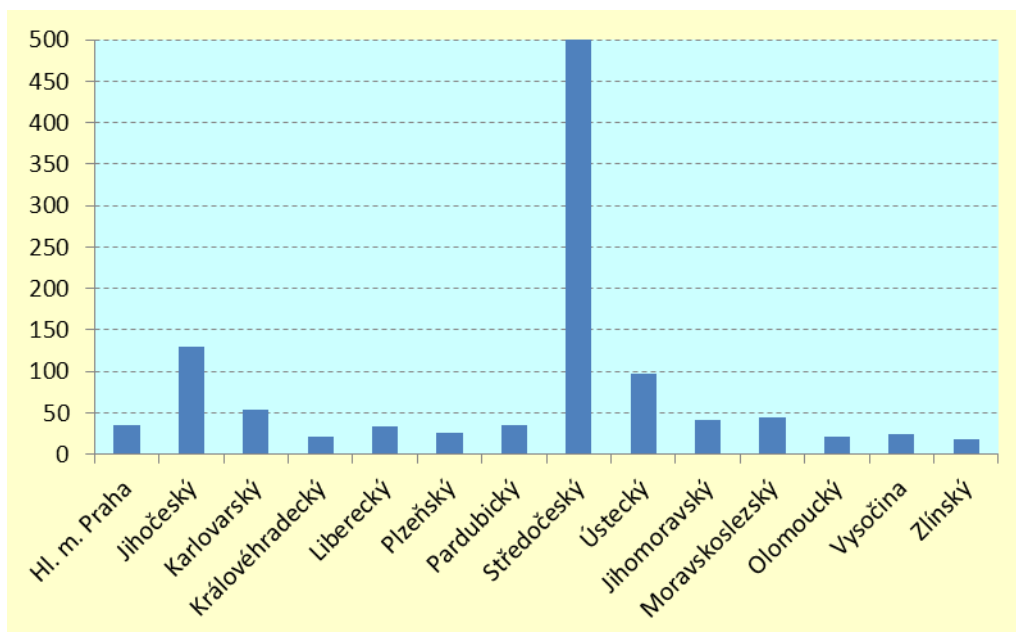
| organizace | počet realizovaných kontrol: | počet reklamních zařízení k poslednímu dni kalendářního roku, z toho povolených na dobu neurčitou: | počet nepovolených zařízení | počet odstraněných nepovolených zařízení v kalendářním roce: | počet nově povolených zařízení v kalendářním roce: |
|--------------------|------------------------------|--|-----------------------------|--|--|
| Hlavní město Praha | 20 | 700 | 80 | 200 | 150 |
| Jihočeský | 35 | 0 | 3 | 27 | 1 |
| Jihomoravský | 22 | 0 | 379 | 21 | 3 |
| Karlovarský | 45 | 140 | 140 | 17 | 0 |
| Vysočina | 8 | 0 | 0 | 10 | 11 |
| Královéhradecký | 6 | 76 | 72 | 17 | 1 |
| Liberecký | 15 | 0 | neuvádí | 20 | 0 |
| Moravskoslezský | 2 | 0 | 3 | 0 | 36 |
| Olomoucký | - | 0 | 0 | 6 | 3 |
| Pardubický | 15 | 172 | 4 | 15 | 2 |
| Ústecký | 6 | 0 | 2 | 10 | 60 |
| Zlínský | 24 | 24 | 0 | 13 | 6 |

Tabulka F 5.2 – 2 Počet podnětů silničním správním orgánům k odstranění reklamních zařízení ze strany MV - Policie ČR

| kraj | počet podnětů k odstranění reklamních zařízení |
|--------------------|--|
| Hlavní město Praha | 35 |
| Jihočeský | 130 |
| Karlovarský | 54 |
| Královéhradecký | 22 |
| Liberecký | 34 |
| Plzeňský | 26 |
| Pardubický | 35 |
| Středočeský | 501 |
| Ústecký | 98 |
| Jihomoravský | 42 |
| Moravskoslezský | 44 |
| Olomoucký | 22 |
| Vysočina | 25 |
| Zlínský | 19 |

V roce 2011 proběhla transpozice směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES, o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury do novely zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v pozdějším znění. Novela zákona byla připravena, ale nedošlo k plnému naplnění návrhu novely zákona, který požadoval odstranění všech reklamních zařízení z blízkosti silnic.

Srážka s pevnou překážkou, mezi něž je řazeno i reklamní zařízení, je druhou nejčastější příčinou dopravní nehody. V roce 2011 bylo srážkou s pevnou překážkou způsobeno o 1 240 nehod více než v předcházejícím roce.



Graf 16 Počet podnětů silničním správním orgánům k odstranění reklamních zařízení

F 5.3 Podpora zavádění telematických systémů na dálnicích a rychlostních komunikacích

Ministerstvo dopravy ČR podporuje a zavádí telematické systémy na dálnicích v České republice. V roce 2011 byly nově instalovány telematické systémy na 724 km dálnic a na 140 km rychlostních silnic. Tyto systémy byly uvedeny do provozu.

Závěr

Vytváření bezpečného dopravního prostoru je dlouhodobá záležitost, vyžadující často významné investice, které často nejsou schopny obce či kraje pokrýt z vlastního rozpočtu. Přesto dosud nebyly nastartovány komplexní programy k iniciaci opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Významným parametrem bezpečného dopravního prostoru je výskyt pevných překážek v bezprostředním okolí komunikace, které pak následně zásadním způsobem ovlivňují závažnost následků nehody. Následná čísla názorně podtrhují závažnost tohoto problému na našich silnicích. Přitom je třeba zdůraznit, že stromy podél komunikací jsou nejvíce zastoupenou skupinou pevných překážek.

Dopravní nehody – srážka s pevnou překážkou byly v roce 2011 statisticky zaznamenány v 18 134 případech. Při těchto nehodách zemřelo 159 osob.

G Zlepšení opatření bezprostředně po nehodě

G 1 Zkvalitnění výuky chování při nehodě a poskytování první pomoci

Tabulka G 1 - 1 Informační materiál pro zvýšení informovanosti v poskytování první pomoci a chování po nehodě:

| organizace | kladná odpověď | záporná odpověď | celkový počet obdržených odpovědí |
|----------------------------|----------------|-----------------|-----------------------------------|
| Ministerstvo dopravy | 3 | 0 | 3 |
| Ministerstvo zdravotnictví | 1 | 0 | 1 |
| Ministerstvo vnitra | 1 | 0 | 1 |
| ČČK | 1 | 0 | 1 |

G 1.1 Zvýšení bezpečnosti a urychlení poskytnutí informace o dopravní nehodě

Celoevropský systém eCall je definován jako automatický nebo uživatelem spuštěný systém pro odeslání zprávy o dopravní nehodě a její poloze do Centra tísňového volání 112. Kromě automatického předání standardizované datové zprávy o vzniklé nehodě a o její lokalizaci do centra TCTV 112 pomocí mobilní telekomunikační sítě (GSM) má systém umožnit paralelní navázání hlasové komunikace operátora 112 do vozidla. Cílem eCall je stanovení a zavedení minimálního rozsahu funkcionalit do evropských vozidel v takové šíři, aby byl příslušnými složkami záchranného systému zajištěn příjem a odbavení tísňového volání iniciovaného tímto systémem. S cílem zajistit technickou propojitelnost systémů (interoperability) a bezproblémové fungování služby v jednotlivých státech EU (kontinuity) byl přijat na úrovni EU právní předpis. Jedná se o směrnici EU č. 40/2010, o rámci pro zavedení inteligentních dopravních systémů v oblasti silniční dopravy a pro rozhraní s jinými druhy dopravy.

Je nezbytné pro interoperabilní zavádění inteligentních dopravních systémů (ITS), která bude do českého právního řádu transponována novelou zákona o pozemních komunikacích. Jednou z priorit zmíněné směrnice je i evropský systém eCall. Evropská komise má pro prioritní oblasti včetně eCallu vydat technické specifikace, které jsou pro členské státy závazné. Tyto specifikace budou vypracovány pro centra tísňového volání 112, tedy jednu oblast eCallu.

Pro oblast telekomunikací vydala Evropská komise v září 2011 Doporučení Komise o podpoře služby eCall v sítích elektronických komunikací pro přenos palubních tísňových hovorů na číslo 112. Pro oblast vozidel jsou legislativní předpisy EU teprve připravovány.

Aby mohl být systém eCall provozován v mezinárodním měřítku, musí být postupně zaváděn jako technicky propojitelný. Česká republika má tu výhodu, že se podílí na pilotním ověřování systému eCall prostřednictvím evropského projektu HeERO (Harmonised eCall European Pilot). V rámci tohoto projektu, kterého se účastní kromě dalších 8 zemí také Česká republika prostřednictvím Ministerstva dopravy a Ministerstva vnitra – Generálního ředitelství Hasičského záchranného sboru ČR, se plánují uskutečnit testy pro zajištění evropské interoperability služby eCall (více informací:

<http://www.heero-pilot.eu/view/cs/home.html>).

G 1.2 Informování veřejnosti o nutnosti a způsobech poskytování první pomoci a chování po nehodě

Veřejnost byla informována, jako každoročně, v rámci „Dnů pro zdraví“ o tom, jak poskytnout účinnou první předlékařskou pomoc. Aktivitu organizovala města – především se jednalo o „Zdravá města“. V rámci „Dnů pro zdraví“ byly pro zájemce poskytnuty bezplatné kurzy první pomoci.

Kurzy první pomoci také organizovaly nemocnice, kde byli zájemci seznamováni s nejnovějšími postupy poskytnutí první předlékařské laické pomoci. Přesto, že se výuka první pomoci v posledních letech stala velmi rozšířeným tématem, je zapotřebí se stále touto tematikou zabírat na všech stupních vzdělávání a u všech věkových skupin.

ČČK se aktivně podílí na osvětové a vzdělávací činnosti nejen žadatelů o řidičské oprávnění, ale svými aktivitami oslovuje širokou veřejnost.

G 1.3 Zajištění výuky první pomoci na školách v rámci tematiky ochrany člověka za mimořádných okolností

Tabulka G 1.3 - 1 Byly v uplynulém roce vyvinuty nějaké konkrétní aktivity pro zdůraznění výuky první pomoci na základních školách?

| organizace | kladná odpověď | záporná odpověď | celkový počet obdržených odpovědí |
|------------------------------|----------------|-----------------|-----------------------------------|
| Kraje | 4 | 2 | 6 |
| Ministerstvo dopravy – BESIP | 1 | 0 | 1 |

| | | | |
|----------------------------|---|---|---|
| Ministerstvo zdravotnictví | 1 | 0 | 1 |
|----------------------------|---|---|---|

Ministerstvo zdravotnictví prostřednictvím SZU uspořádalo seminář pro preventisty dopravní výchovy kraje z řad pedagogů ZŠ, s praktickým nácvikem zásad poskytování pomoci při dopravních nehodách.

Interaktivní příručka první pomoci:

http://www.zachranny-kruh.cz/1_pomoc/interaktivni_prirucka_1_pomoci.html

vznikla za podpory MZ a Nadace Naše dítě. Je doplněna o nové trendy a postupy vycházející z „Guidelines 2010“ pro neodkladnou resuscitaci. Interaktivní program je rozšířen o názorné animace, interaktivní edukativní hry a testový a prověřovací systém. V současné době příručku aktivně využívá přes 10 000 uživatelů. Zhruba 3 000 uživatelů má k dispozici i verzi na CD ROM.

Aktuálně je používána při vzdělávání na více než 1 200 školách v celé ČR. Na Facebooku tuto příručku využívá aktivně 400 uživatelů měsíčně.

SZU se aktivně účastní na programech pro žáky 1. a 2. stupně ZŠ v oblasti dopravní výchovy - Program pro začínající cyklisty. SZÚ organizačně a technicky zabezpečuje disciplínu První pomoc v městských a krajských kolech.

V **Hlavním městě Praha** byla podpora pro zajištění první pomoci uskutečňována:

- distribucí letáků MD „Postup při zvládnání dopravní nehody“ – na akcích pořádaných pro veřejnost.
- Úřady městských částí uskutečnily přednášky pro zvládnání první pomoci na některých ZŠ.

Jihočeský kraj uspořádal:

Seminář zásad poskytování první pomoci pro učitele dopravní výchovy, zkušební komisaře a zástupce autoškol v budově KÚ JČK v Českých Budějovicích, kterého se účastnilo 80 účastníků. Byly uspořádány besedy v Třeboni a děti si prohlubovaly vědomosti ve zdravotnickém kroužku v Blatné.

V **Libereckém kraji** byla první pomoc realizována v praktických cvičeních v rámci projektového vyučování a projektových dnů;

Uskutečnila se exkurze na stanovištích ZZS, služebnách HZS, pracovníci ZZS a pracovníci ČČK jezdili na pozvání do škol – beseda a předvádění první pomoci.

Žáci absolvují nácvik poskytnutí první pomoci i v rámci lyžařského výcviku.

Český červený kříž uskutečňuje kurzy první pomoci v rámci podpory dopravní výchovy v kraji.

SZŠ a VOŠ Liberec – uskutečnily projekt „Prezentace první pomoci pro základní školy“, kterého se účastnilo více než 10 ZŠ v LK.

Pardubický kraj prohlubuje výuku první pomoci formou dopravní výchovy.

Aktivně je zapojen ČČK, který pořádá soutěže v první pomoci.

Dále je výuka první pomoci jednou za stěžejních částí v DSMC.

Pro nejmenší je v mateřských školách první pomoc přiblížena formou soutěží a her.

Zlínský kraj uskutečňuje:

Výuku první pomoci v rámci volnočasových aktivit – první pomoc ve spolupráci s mediky pro žáky 8. ročníků – ZŠ Luh,

ZŠ Ohrada – aktivní informace před zahájením kurzů (turistický, lyžařský, cykloturistický, vodácký),

ZŠ Sychrov – zdravotnický kroužek 1. – 9. ročníky s odborným vedením,

ZŠ Rokytnice – výuka první pomoci zařazena do hodin prvouky, přírodovědy a přírodopisu,

ZŠ Trávníky – žáci byli do realizace první pomoci vtaženi jako figuranti soutěže hlídek první pomoci, pořádání krajského kola dopravní soutěže „Mladý cyklista“.

G1.4 Zajištění výuky chování po nehodě a poskytování první pomoci pro uchazeče o řidičské oprávnění a pro účastníky doškolovacích kurzů

Tabulka G 1.4 - 1 Byly v uplynulém roce vyvinuty nějaké konkrétní aktivity pro zkvalitnění chování účastníků silničního provozu po nehodě?

| organizace | kladná odpověď | záporná odpověď | celkový počet obdržených odpovědí |
|----------------------------|-----------------------|------------------------|--|
| Ministerstvo dopravy | 1 | 0 | 1 |
| Ministerstvo zdravotnictví | 1 | 0 | 1 |
| Ministerstvo vnitra | 1 | 0 | 1 |

Český červený kříž v rámci projektu zkvalitnění chování po nehodě seznamoval interaktivní formou děti, mládež a dospělé se zásadami poskytování první pomoci a ochrany zdraví.

V případě dětí a mládeže se výuka uskutečňuje především školením v normách znalosti Mladý zdravotník I. a II. stupně. Zdokonalovací školení následně probíhají v rámci systému tzv. studijních středisek ČČK.

Počet vyškolených Mladých zdravotníků I. st.: 601

Počet vyškolených Mladých zdravotníků II. st.: 8 155

Celkový počet uspořádaných studijních středisek ČČK: 63

Počet zúčastněných na studijních střediscích: 1 290

Znalosti z oblasti první pomoci si prověřují děti a mládež každoročně na postupových soutěžích Hlídek mladých zdravotníků (dále HMZ). Soutěže jsou organizovány oblastními spolky ČČK (dále OS ČČK) jak na okresní, tak krajské úrovni.

Český červený kříž provádí každoročně školení učitelek zdravotnic mateřských škol. Učitelky jsou školeny jednak v poskytování první pomoci dětem a v didaktice výuky První pomoci pro děti předškolního věku.

Počet vyškolených učitelek zdravotnic MŠ: 1 031

Český červený kříž má dlouhodobě dobrou spolupráci se základními školami v ČR. Šíření znalostí první pomoci mezi žáky základních škol je prováděno, mimo jiné, především prostřednictvím učitelek zdravotnic.

Počet vyškolených učitelek zdravotnic ZŠ: 2 008

Žáci základních škol mají možnost získat znalosti a dovednosti pro poskytování první pomoci v kroužcích mladých zdravotníků. V kroužcích získají základní informace o složení a činnosti lidského těla, jak poskytnou první pomoc, naučí dovednosti v obvazové technice, polohování a dopravě raněných, o poskytování první pomoci při hromadném neštěstí apod.

Počet vyškolených: Zdravotník – Junior: 1012

Výuka dospělých občanů starších 18 let

Počet vyškolených žadatelů o řidičské oprávnění v autoškolách: 2 903

Počet vyškolených v Oblastních spolecích ČČK: 1 978

Počet vyškolených v kurzu Základní normy zdravotnických znalostí: 5 219

Počet vyškolených v kurzu Zdravotník zotavovacích akcí: 4 666

Počet vyškolených v kurzech první pomoci pořádaných na základě požadavků zaměstnavatelů: 21 914

Počet vyškolených v kurzu Ovládnutí automatického externího defibrilátoru (AED): 3 586

Akce spojené s problematikou bezpečnosti silničního provozu nebo s oslavami Světového dne první pomoci. Většina těchto akcí je pořádána ve spolupráci s dalšími složkami IZS a jsou koncipovány jako akce rodinné, které by měly vždy zahrnovat edukaci a zábavu.

Duben – červen 2011, po celé ČR – projekt Bezpečnost silničního provozu – projekt pod patronací Britského červeného kříže ve spolupráci s firmou Canon. Podstatou projektu jsou outdoorové a indoorové akce pro širokou veřejnost. Návštěvníci akcí mají možnost seznámit se zajímavou a zábavnou formou se základy první pomoci a záležitostmi souvisejícími s problematikou bezpečnosti silničního provozu – návštěvnost 13 000 osob.

Září 2011, po celé ČR – „Světový den první pomoci“ – akce spojená s problematikou znalosti první pomoci, akce pro veřejnost – návštěvnost 18 500 osob.

Říjen 2011 – Český červený kříž pořádal Mezinárodní konferenci pro členy Evropské sítě pro výuku první pomoci (FAEEN) – účastníci reprezentovali Národní společnosti Červeného kříže/Červeného půlměsíce ze zemí EU, USA a střední Asie a jejich aktivity.

V průběhu roku 2011 byla zajištěna účast rozhodčích z řad ČČK na jednotlivých krajských kolech „Dopravní soutěže mladých cyklistů“, vyhlášené Ministerstvem dopravy, v rámci soutěžní disciplíny „První pomoc“.

V průběhu roku 2011 – rekondiční pobyty ČČK pro zdravotně postižené děti. Kromě rekondičních aktivit děti mají také příležitost se dozvědět více o Českém červeném kříži, naučit se základy poskytování první pomoci a seznámit se s problematikou bezpečnosti silničního provozu.

Rok 2011 byl rokem věnovaným opět kampani na podporu projektu výuka první pomoci. Kampaň byla odstartována uvedením televizního spotu s názvem „Pozdě“, který byl vysílán téměř po celý rok na ČT. Díky svému neobvyklému pojetí vzbudil spot zájem i z řad odborné veřejnosti a získal společně s printem „Andílek“ mnohá ocenění.

V roce 2011 byl uveden další spot s názvem „Balonky“, který je určen primárně pro vysílání na LCD obrazovkách.

Všechny výše uvedené aktivity jsou úzce spojeny s problematikou bezpečnosti silničního provozu, neboť v rámci nich seznamují lektori ČČK veřejnost se zásadami bezpečnosti silničního provozu, s obsahem a použitím autolékárniček, veřejnost je také seznamována s chováním se při dopravních nehodách či problematikou dětské úrazovosti.

Závěr

V prováděcí vyhlášce č. 341/2002 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů,

(která je prováděcím předpisem k zákonu č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích), je začleněna nová povinná výbava pro autolékárničky s povinností doplnit výbavu nejpozději k 1. 1. 2011.

MD zpracovalo pilotní projekt pro spuštění eCall a číslo tísňové linky 112 bylo zprovozněno. Systémem eCall, který je v působnosti IZS, bylo dosaženo i lepší identifikace místa dopravní nehody a tím i včasné odborné lékařské pomoci zraněným.

Problematika první pomoci je obsažena v celé řadě aktivit v působnosti MŠMT, Ministerstva vnitra i Ministerstva zdravotnictví.

Neziskové organizace, především prostřednictvím ČČK, působí na poli osvětové činnosti mezi širokou veřejností. Poskytnutí první pomoci je jedním z nosných témat každoročních aktivit v rámci Týdnů pro zdraví, které se konají po celé republice.

U stále většího počtu nehod zasahuje letecká záchranná služba a zraněným je tak poskytnuta co nejrychlejší odborná péče. Úroveň lékařské přednemocniční péče má stále stoupající tendenci.

H Dopravní výchova

H 1 Dopravní výchova v předškolním věku

H 1.1 Vytváření výchovných pomůcek k prevenci dětských úrazů v dopravě a bezpečného chování v silničním provozu určeném rodičům předškolních dětí a jejich distribuce

Tabulka H 1.1 - 1 Didaktická pomůcka pro žáky mateřských škol a jejich rodičů:

| organizace | počet | způsob distribuce |
|----------------------------|-------|--|
| Ministerstvo dopravy | 1 | prostřednictvím krajských koordinátorů BESIP |
| Ministerstvo zdravotnictví | 1 | rozvoz do škol, internet |

Ministerstvo dopravy dodalo do mateřských škol dětské reflexní vesty a reflexní vesty pro dospělé, včetně zastavovacích terčů.

Ministerstvo zdravotnictví uvádí počet oslovených a zdokumentovaných 1 200 škol, do kterých byla didaktická pomůcka rozvezena.

Pro mateřské školy pomůcku vytvořily kraje:

Hlavní město Praha – forma divadelního interaktivního představení „Pohádkový semafor“ v Muzeu Policie ČR, kterého se účastnilo 1 300 dětí.

Jihočeský kraj – didaktickou pomůckou s názvem „Auto školka skřítko Bertíka“ – oslovil cca 99 % žáků MŠ.

Pardubický kraj vytvořil 5 000 kusů nových metodických materiálů pro MŠ.

Zlínský kraj distribuoval materiály zabezpečené centrálně Ministerstvem dopravy – samostatným oddělením BESIP.

H 2 Dopravní výchova žáků základních škol

Ve spolupráci MD, MŠMT a NÚV bylo zpracováno „Metodické doporučení k realizaci témat dopravní výchovy v základních školách“. Výsledný materiál byl jedním ze základních podkladů pro zpracování dopravní výchovy do jednotlivých vzdělávacích oblastí v rámci revize rámcového vzdělávacího programu MŠMT.

H 2.1 Vytváření výchovných materiálů k prevenci dětských úrazů v dopravě a bezpečného chování v silničním provozu určeném rodičům předškolních dětí a jejich distribuce

Pro poskytnutí první pomoci nejen pro děti, ale také jejich rodiče, byla vytvořena metodická příručka na Ministerstvu zdravotnictví. Cílem je zvýšení obecné povědomosti jak efektivně poskytnout první pomoc.

H 2.2 Materiální zajištění realizace dopravní výchovy na základní škole

Dopravní výchova na základních školách je zařazena do Rámcového vzdělávacího programu pro základní vzdělávání jako průřezové téma do předmětů. Ve čtvrtém ročníku je pozornost zaměřena především výuce bezpečné jízdy na kole k získání průkazu „Mladý cyklista“. Na tuto činnost je v České republice vyčleněno necelých 170 dětských dopravních hřišť. Výuka na DDH probíhá ve všech krajích České republiky.

H 2.3 Zajištění didaktických materiálů pro dopravní výchovu určenou v základních školách

Ministerstvo dopravy koncem roku 2011 distribuovalo nové materiály pro žáky ZŠ:

Žáci prvních ročníků všech ZŠ v České republice obdrželi balíček, jehož cílem je napomoci ke zvýšení bezpečnosti dětí na našich silnicích. Obsahem jsou výukové a propagační materiály k dopravní výchově, zaměřené na tři nejzávažnější okruhy, které pomohou chránit děti při pohybu na pozemních komunikacích (autosedačky, viditelnost, přilby). Jedná se například o publikaci Dopravní výchova pro 1. a 2. ročník ZŠ, pracovní sešity pro dopravní výchovu, samolepky dopravních značek, využitelné jako pomůcky v rámci školní výuky, reflexní odrazky pro chodce a samolepící reflexní materiál na oblečení.

Publikace „Dopravní výchova pro 5. ročník ZŠ – Chodec – Cyklista“ je určena k dopravní výchově pro 5. ročník základních škol. Materiál je tematicky zaměřen na získávání vědomostí, znalostí a dovedností v oblasti bezpečnosti silničního provozu pro chodce a cyklisty.

H 2.4 Zabezpečování provozu dětských dopravních hřišť v souladu s platnou metodikou MD

Ve čtvrtém ročníku základních škol je věnována pozornost v dopravní výchově především výuce bezpečné jízdy na kole k získání průkazu „Mladý cyklista“. Metodicky je tato výuka řízena Ministerstvem dopravy – samostatným oddělením BESIP. Na tuto činnost je v České republice vyčleněno kolem 170 dětských dopravních hřišť. Výuka na DDH probíhá ve všech krajích České republiky. V roce 2011 se výuky na DDH účastnilo 154 595 žáků všech ročníků ZŠ. Ze čtvrtých ročníků prošlo výukou na DDH celkem 73 638 žáků. Získali 32 395 průkazů „Mladý cyklista“.

Ministerstvo dopravy ve volnočasových aktivitách pořádá akce nejen pro mládež, ale zaměřuje se i na rodiny s dětmi, kde mohou navzájem získat vědomosti a dovednosti obě generace. Do aktivit bývá zapojena i široká veřejnost.

Ministerstvo vnitra zabezpečilo výuku na DDH pro 563 žáků. Z nich průkaz „Mladý cyklista“ získalo 185 absolventů výcviku. Dopravní hřiště jsou využívána i pro mimoškolní výuku. Jsou otevřena a využívána širokou veřejností.

V době letních prázdnin uskutečňuje příměstské dětské tábory. Pro veřejnost bylo vyčleněno na DDH v loňském roce od dubna do října cca 290 hodin. Dále pořádalo akce ve spolupráci s DDM Praha 2 „Kola v Praze“, obvodní kola cyklistické soutěže BESIP Praha 10, okresní kolo – Benešov, dopravně bezpečnostní akce pro děti ve spolupráci s policií

Hlavní město Praha organizuje akce pro veřejnost, odpoledne pro rodiny s dětmi, kterých se účastnilo cca 84 000 dětí.

Liberecký kraj má DDH otevřeno dětem a veřejnosti v odpoledních hodinách a o víkendech. Obdobně je tomu i v České Lípě. DDH Košťálov umožňuje volný přístup veřejnosti. V **Olomouckém kraji** si využití DDH, mimo výuku, organizují provozovatelé. Tímto způsobem je využito DDH v Mohelnici, Uničově, Šternberku, Olomouci a v Prostějově.

Pardubický kraj otevřel DDH pro odpolední program školních družin a pro dopravní kroužky.

Kraj Vysočina umožňuje využívání dopravních hřišť formou volnočasových kroužků nebo pořádáním akcí pro rodiče s dětmi.

AČR uskutečňuje dopravní výchovu dětí na DDH, a dále v rámci soutěží a jiných akcí organizovaných pro děti a pro děti a dospělé – prostřednictvím členských klubů.

H 3 Dopravní výchova pro střední školy a školy vyššího odborného vzdělání

H 3.1 Vyhledání a vyhodnocení vhodných metod a forem dopravní výchovy pro mládež ve věkové kategorii 15 – 19 let

Ministerstvo dopravy již 3. rokem realizuje projekt „(Ne)zvrtné osudy“. Celý projekt byl uskutečněn jako kontaktní kampaň na středních školách a učilištích zaměřený na mladé a začínající řidiče. Osobní setkání s „osudy“ tj. s osobami, které participovaly na dopravní nehodě a to ať jako účastníci dopravních nehod, nebo členové integrovaného záchranného systému mělo za cíl ukázat možné následky dopravních nehod a působit preventivně na tuto cílovou skupinu.

H 3.2 Vytvoření systémového nástroje pro dopravní výchovu věkové skupiny mládeže 15 – 19 let.

Ministerstvo dopravy se podílí na výchově a prevenci. Studenti ve věkové kategorii mezi 15 – 19 rokem jsou již žadateli o řidičské oprávnění a je zapotřebí této skupině (žadatelů) řidičů – držitelů řidičského oprávnění věnovat vysokou pozornost.

Ministerstvo dopravy má dlouholetou zkušenost s preventivními programy pořádanými pro mládež, především na hudebních festivalech a dalších akcích – např. „Je to na Tobě“ a další.

AČR se kampaní „Mládež a začínající řidiči v silničním provozu“ připojila k iniciativě OSN a FIA. Kampaň je zaměřena na autoškolství, zdokonalovací kurzy začínajících řidičů, na spolupráci s polygony pro výcvik řidičů a mediální působení na mladé řidiče a další účastníky silničního provozu. Zahájení kampaně bylo v rámci Barum Czech Rallye Zlín. „Tvářemi“ kampaně jsou mladí závodníci L. Panáčková, J. Kopecký a J. Smrž.

Ministerstvo školství mládeže a tělovýchovy uvádí, že metodika pro výuku mládeže ve věku mezi 15 – 19 rokem je platná. Nový materiál nebyl vytvořen.

Ministerstvo vnitra v rámci Resortního akčního plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu organizovalo vlastní aktivity zaměřené na tuto skupinu.

Muzeum PČR pořádalo v roce 2011 již pátým rokem přednášky pro mladé začínající řidiče, zaměřené zejména na motocyklisty. Náplní přednášek byla především problematika chování nových držitelů řidičského oprávnění skupiny A v silničním provozu. Součástí byly videosekvence a fotografie z reálných dopravních nehod, jejichž prostřednictvím přednášející upozornili na rizika, následky a důsledky dopravních nehod. Velký zájem byl o možnost

vyzkoušet si jízdu na trenažéru, simulujícího reálnou jízdu na motocyklu. Bylo uskutečněno celkem 7 přednášek s 550 účastníky. Teorii účastníci zvládli celkem v pořádku, praxe však činila problémy.

Ve spolupráci s Probační a mediační službou byli studenti středních škol ve Středočeském kraji upozorňováni nejen na pravidla silničního provozu pro jednotlivé účastníky silničního provozu, ale i na důsledky jejich porušení (např. jízdy bez řidičského oprávnění, řízení pod vlivem alkoholu či drog, neposkytnutí první pomoci, apod.).

Při preventivních akcích v Jihočeském kraji byl ve spolupráci s krajskými koordinátory BESIP využíván i simulátor bezpečné jízdy a následný znalostní test z dopravní problematiky formou populární hry „Neriskuj“. Obdobně i v Olomouckém kraji, kde ve spolupráci s Armádou, BESIP týmem, týmem Pomáháme – Pomáhat, Policií ČR a dalšími subjekty byl uspořádán již druhý ročník „Dne dopravní prevence“, kterého se zúčastnilo přes 900 studentů středních škol. Součástí akce byla i výuka první pomoci. Na první pomoc a chování po dopravní nehodě byla zaměřena dopravně preventivní akce zaměřená na středoškolskou mládež i ve Zlínském kraji.

V Královéhradeckém kraji byl realizován projekt „BENAMO“ určený mladým začínajícím motorkářům.

V Plzeňském kraji je, ve spolupráci se Záchraným kruhem o.p.s., připravován dopravně výchovný program pro uvedenou věkovou skupinu.

H 4 Autoškolství

H 4.1 Zavést jednotné rámcové výukové plány pro jednotlivé skupiny žadatelů o řidičské oprávnění.

V českém vzdělávacím systému žadatelů o řidičské oprávnění nejsou dány jednotné osnovy pro výuku a výcvik. Je to oblast, které je zapotřebí věnovat pozornost. Mladí a začínající řidiči jsou jednou z nejohroženějších kategorií účastníků silničního provozu. Pokud nebude výuka a vzdělání vedeno zkušenými učiteli autoškol, je nebezpečí, že si začínající řidiči zafixují špatné řidičské návyky.

AČR připravuje a na svých webových stránkách zveřejňuje „Metodický zpravodaj autoškol“.

V roce 2011 to byly zpravodaje č. 74, č. 75 a č. 76.

H 4.2 Zavedení systému vzdělávání učitelů autoškol a prolongace licencí v souladu s požadavky směrnic EU

Ve vzdělávání učitelů autoškol v posledních letech nedošlo k žádné závažnější změně ani v obsahu vzdělávání ani v přístupu státu k zajištění jednotné kvalitní přípravy pro učitele autoškol.

H 4.3 Vzdělávání zkušebních komisařů v souladu se zákonem č. 247/2000 Sb., revize pravidel v souladu s požadavky směrnic EU

Vzdělávání zkušebních komisařů je implementováno do zákona v souladu s požadavky směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES (přepracované znění). Vzdělávání zkušebních komisařů je plně v kompetenci Ministerstva dopravy.

H 5 Doškolení řidičů

Povinné doškolení řidičů v České republice není uzákoněno. Doškolení řidičů je organizováno pro specifické profesní skupiny, na které jsou kladeny zvýšené nároky, např. řidiče vozidel ZZS, HZS a vozidel MV – Policie ČR.

Pro držitele řidičského oprávnění pro skupinu B, jako nejfrekventovanější skupiny řidičů, jsou pouze doporučené placené kurzy např. kurzy bezpečné jízdy, defenzivní, ekologické či ekonomické jízdy, škola smyků, kurzy sportovní jízdy a další.

Pro řidiče, kteří mají zaznamenány body v bodovém hodnocení řidiče a body si chtějí administrativní cestou snížit, je určen kurz bezpečné jízdy. Po absolvování placeného „školení bezpečné jízdy“ a po podání žádosti na příslušném úřadu si může řidič požádat o odečet 3 bodů. Nesmí mít ke dni odevzdání potvrzení o absolvování „školení bezpečné jízdy“, které není starší než jeden měsíc, zaznamenáno více než 10 bodů za porušení právních předpisů ohodnocených méně než 6 body. Tuto možnost upravuje zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v pozdějším znění, vyhláška č. 156/2008 Sb., o zdokonalování odborné způsobilosti řidičů, změna vyhlášky č. 167/2002 Sb., kterou se provádí zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění zákona č. 478/2001 Sb. „Školení bezpečné jízdy“ není svým obsahem příliš zaměřeno na prevenci protiprávního jednání.

V Usnesení Rady vlády pro BESIP doporučila Ministerstvu dopravy přijmout opatření pro zvýšení efektivity „kurzů bezpečné jízdy“ na 16. Zasedání Rady vlády pro BESIP České republiky ze dne 16. 12. 2011.

AČR pravidelně každoročně organizuje kurzy pro zdravotně postižené motoristy v centrech pro zdokonalovací výcvik řidičů. Kurzů se zúčastňují zdravotně postižení členové AČR, z jiných organizací i ostatní (neorganizovaní).

Ministerstvem vnitra byli na Automotodromu Brno v roce 2011 proškoleni všichni členové Mototeamu.

H 5 1 Vypracování systému následného vzdělávání pachatelů dopravních přestupků.

Do novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v pozdějším znění, bylo zapracováno v § 123d Vrácení řidičského oprávnění:

(3) Žádost o vrácení řidičského oprávnění podává žadatel písemně u příslušného obecního úřadu obce s rozšířenou působností. Podmínkou vrácení řidičského oprávnění je prokázání, že se žadatel podrobil přezkoušení z odborné způsobilosti, podle zvláštního právního předpisu⁴⁾ a dále předložení posudku o zdravotní způsobilosti včetně dopravně psychologického vyšetření.

Bohužel ani do novely se nedostala systematická rehabilitační práce s tzv. „vybodovaným řidičem“. Pokud nebude spolupracovat odborně vyškolený instruktor praktické části zkoušky – podrobení se přezkoušení z odborné způsobilosti společně s dopravním psychologem přímo při jízdě, není dopravně psychologické vyšetření úplné. Práce s vybodovaným řidičem i řidičem – viníkem dopravní nehody, je práce systematická a dlouhodobá. Jen tak může být efektivní.

Odbornou práci s pachateli dopravních přestupků řeší projekt „REPADO“. Je to projekt první výzvy Bezpečnostního výzkumu pro potřeby státu MV. Probíhá v letech 2010 – 2015. Řešitelem je Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. Cílem projektu je navrhnout vhodné rehabilitační programy pro řidiče, kteří zavinili dopravní nehodu nebo se dopustili dopravních přestupků či trestných činů, spojených s řízením vozidla.

V rámci projektu byla vytvořena expertní komise, která se zaměřuje na sběr zahraničních zkušeností, spolupracuje se zainteresovanými českými i zahraničními institucemi, připravuje návrh metodiky pro práci s rizikovými řidiči, navrhne související legislativní změny a bude se všestranně podílet na přípravě a realizaci rehabilitačních programů v ČR. V současnosti má projekt za sebou první pilotní ověřování ve věznicích.

H 5 2 Podpora doplňkových kurzů bezpečné jízdy

Jihočeský kraj – České Budějovice – uspořádalo z prostředků ODSH 2 kurzy bezpečné jízdy.

Liberecký kraj uskutečnil Česko – německý projekt „Motocyklisté, učme se přežít!“ pro mladé motocyklisty. 120 motocyklistů na autodromu Sosnová absolvovalo kurz obsahující: základní legislativní rámec provozu na pozemních komunikacích. Byly zdůrazněny rozdíly v legislativě ČR – SRN, vyzkoušena praktická jízda na okruhu a probrány základy první pomoci.

V Libereckém kraji byly uspořádány kurzy bezpečné jízdy pro mladé a začínající řidiče z LK. V rámci kurzů bylo na autodromu Sosnová proškoleny 250 řidičů.

Závěr

V předchozím období Ministerstvo dopravy zajistilo zahájení kontinuální dopravní výchovy od rodiny přes mateřské, základní a střední školy. Došlo také k rozvíjení a podpoře nových forem dopravní výchovy na všech stupních škol v rámci školních vzdělávacích programů. Byly zajištěny mediální kampaně zaměřené na zvýšení ochrany dětí spojené s vydáním příruček určených pro rodiče dětí, zabezpečena distribuce do mateřských škol, základních škol a zdravotnických zařízení.

V rámci prevence dětských úrazů v dopravě byla realizována distribuce materiálů vydaných v minulých letech. Pro žáky středních škol nebyla zatím uplatněna vhodná metodika výuky dopravní výchovy.

V České republice není žádný jednotný systém přípravy žadatele o řidičské oprávnění. Hodinová dotace pro výcvik a výuku je sice dána zákonem č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, v pozdějším znění, ale není zcela postačující, především v oblasti výcviku bezpečné jízdy a také hodinová dotace ve výcviku jízdy s vozidlem se jeví jako nedostatečnou, především proto, že mladí řidiči jsou pachateli závažných dopravních nehod, s častým následkem úmrtí.

Ve vzdělávání učitelů autoškol v posledních letech nedošlo k žádné závažnější změně ani v obsahu vzdělávání a také ne v přístupu státu k zajištění jednotné kvalitní přípravy pro učitele autoškol. Jako jediní pedagogičtí pracovníci nemusí mít absolvované pedagogické minimum. V přípravě učitele autoškoly je sice pedagogika zakotvena v osnově přípravy, ale vzhledem ke stále náročnějším požadavkům na vzdělávání ve všech oblastech školství, je zcela nezbytné zvýšit požadavky na úroveň vzdělání učitele autoškoly.

Kladně je hodnoceno zapracování směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES, o řídičských průkazech, (přepřacované znění) v požadavcích kladených na zkušební komisaře do zákona č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel, v pozdějším znění.

Rada vlády České republiky pro BESIP na svém zasedání dne 23. 6. 2011 projednala materiál:

Příprava řidičů (autoškolství): vyhodnocení současného stavu, metodické řízení autoškol, systém kontroly práce autoškol a praktické provádění kontrol – viz:

<http://www.ibesip.cz/files/=4237/P%0c5%99%0c3%adprava+%0c5%99idi%0c4%8d%0c5%af.pdf>

I Zvýšení respektu účastníků silničního provozu k dodržování právní úpravy

I 1 Zvýšení účinnosti právní úpravy

I 1.1 Příprava novelizace zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a předpisů souvisejících, k zajištění cílů Strategie.

Tabulka I 1.1 Navržena změna zákona

| organizace | zásadních úprav | přijato zásadních úprav |
|----------------------|-----------------|-------------------------|
| Ministerstvo dopravy | 223 | 31 |

Byla přijata novela zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v pozdějším znění. Do novely byly promítnuty zásadní úpravy, především v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2006 /126/ES, (přepřacované znění).

I 2 Zintenzivnění dohledu nad dodržováním právní úpravy

I 2.1 Zavedení silničních technických kontrol do zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích

Ministerstvem dopravy byl zpracován věcný návrh novely zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), ve znění zákona č. 307/1999 Sb., který byl přijat a nabyl účinnosti 1. 7. 2011.

Dle informace Ministerstva vnitra je opatření částečně splněno. Obecná působnost k provádění silničních technických kontrol je dána v § 36 odst. 4 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Zástupci Policie ČR a Ministerstva vnitra se v roce 2007 a 2008 účastnili činnosti meziresortní pracovní skupiny, která měla za úkol připravit podklady pro novelizaci zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů, kromě jiného i podrobnější úpravy silničních technických kontrol. Podklady byly, dle požadavku

MD zpracovány. Změny nebyly nakonec zapracovány do připravované novely zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (v meziresortním připomínkovém řízení), ale částečně do zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů (novelizační zákon č. 133/2011 Sb., účinnost od 1. 8. 2011): ustanovením § 6a zákona o silničním provozu byla řidiči stanovena nová povinnost zajet v rámci silniční kontroly do zařízení ke kontrole technického stavu. Způsob provádění kontroly technického stavu, způsob stanovení nákladů na provedení kontroly technického stavu, náležitosti dokladu o výsledku technické kontroly měl stanovit prováděcí právní předpis. Tento prováděcí předpis nebyl do konce roku 2011 přijat.

I 2.2 Zabezpečení účinného státního odborného dozoru nad Stanicemi technické kontroly

Tabulka I 2.2 - 1 Počet kontrol SOD a zjištěných přestupků

| kraj | počet kontrol SOD | počet zjištěných přestupků |
|--------------------|-------------------|---|
| Hlavní město Praha | 0 | 0 |
| Jihočeský | 31 | 2 administrativní nedostatky, byly odstraněny, což bylo zkontrolováno |
| Jihomoravský | 0 | 0 |
| Karlovarský | 2 | bez závad |
| Vysočina | 6 | bez závad |
| Královéhradecký | 20 | 5 bez specifikace |
| Liberecký | 5 | 0 |
| Moravskoslezský | 17 | zjištěná pochybení STK nemají charakter přestupků |
| Olomoucký | 16 | bez závad |
| Pardubický | 1 | bez závad |
| Středočeský | 8 | méně závažné nedostatky, odstraněny vždy v daném termínu |

| | | |
|---------|----|-----------|
| Ústecký | 23 | bez závad |
| Zlínský | 8 | bez závad |

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

Ministerstvo dopravy konstatuje, že prozatím nebylo přijato žádné nové opatření pro zabezpečení účinného státního dozoru nad autoškolami a zkušebními komisaři. Je předpokladem, že v souvislosti se zapracováním požadavků směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/126/ES, o řídičských průkazech, (přepracované znění) na úroveň vzdělávání v souladu se směrnicí, bude nutno přikročit ke kontrole úrovně vzdělání ZK a aplikaci vědomostí a dovedností kladených směrnicí, do procesu provádění zkoušky z odborné způsobilosti.

V roce 2011 bylo provedeno 106 kontrol nad autoškolami a zkušebními komisaři v působnosti krajů. Bylo zjištěno 6 pochybení ZK, které nebyly shledány jako přestupek.

Vzhledem k počtu autoškol v České republice a počtu provedených zkoušek v kalendářním roce je počet vykázaných provedených kontrol zcela zanedbatelným číslem.

I 2.4 Zabezpečení účinného státního odborného dozoru nad provozovateli silniční dopravy ve smyslu zákona č. 111/94 Sb., § 34, odst. 1

Ministerstvo dopravy v roce 2011 vytvořilo pro zabezpečení účinného státního dozoru nad provozovateli silniční dopravy:

- Metodiku ADR pro kontrolní orgány SOD.
- Metodiku pro odhalování manipulace se záznamovým zařízením a kartami řidičů.

Statistika výsledků a vyhodnocování účinnosti státního odborného dozoru, včetně podílu dalších kontrolních složek (Policie ČR, Celní úřady, inspekce práce), je podkladem k přijímaným opatřením. Podklady jsou především:

- Měsíční hlášení uvedená na jednotném formuláři dle rozhodnutí Komise č. 2009/810/ES.
- Pravidelná jednání a porady s příslušnými kontrolními složkami týkající se hodnocení prováděné kontrolní činnosti a organizování společných kontrolních akcí.

- MD vykonává vrchní státní dozor nad kontrolními složkami, tedy nad Celními úřady či Krajskými úřady a to dle zákona č. 111/94 Sb., § 34, odst. 4.
- Dojde-li v průběhu silniční kontroly k zjištění závažného porušení povinností, jsou dopravní úřady povinny vykonat kontrolu v provozovně dopravce a to dle vyhlášky č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru v silniční dopravě a kontrolách v silniční dopravě.

Tabulka I 2.4 Kontroly SOD u dopravců v provozovnách (pouze dopravci registrovaní v ČR)

| kraj | počet dokumentovaných přestupků | počet kontrolovaných provozovatelů silniční dopravy |
|--------------------|--|--|
| Hlavní město Praha | 1 878 | 6 |
| Jihočeský | 1 667 | 101 |
| Jihomoravský | 905 | 61 |
| Karlovarský | 265 | 7 |
| Vysočina | 63 | 86 |
| Královéhradecký | 30 | 84 |
| Liberecký | 71 | 123 |
| Moravskoslezský | 2 460 | 40 |
| Olomoucký | 104 | 33 |
| Pardubický | 126 | 85 |
| Plzeňský | 484 | 15 |
| Středočeský | 19 | 108 |
| Ústecký | 51 | 8 |
| Zlínský | 446 | 41 |

Údaje o kontrolách SOD u dopravců jsou získávány z měsíčních hlášení od jednotlivých krajských úřadů, které kontrolní orgány, dle vyhlášky č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě, pravidelně zasílají Ministerstvu dopravy

V následující tabulce je statisticky zaznamenán výkon silničních kontrol zaměřených na dodržování sociální legislativy a dohody ADR v silniční nákladní dopravě a přepravě osob autobusy a autokary za rok 2011. Údaje se týkají celkového počtu kontrolovaných vozidel, celkového počtu kontrolovaných řidičů a zjištěných porušení.

Tabulka I 2.5 Výkon silničních kontrol dodržování sociální legislativy a dohody ADR v silniční nákladní dopravě a přepravě osob autobusy a autokary v roce 2011

| Kontrolováno vozidel celkem | Počet vozidel, u kterých došlo k porušení | Kontrolováno řidičů celkem | Počet řidičů, u kterých bylo zjištěno porušení |
|-----------------------------|---|----------------------------|--|
| 99 260 | 10 339 | 100 232 | 10 270 |

Odbor silniční dopravy disponuje obsáhlou a podrobnou statistikou zohledňující, mimo jiné, například druhy a závažnost zjištěných porušení, rozdělení porušení dle státu registrace dopravců, celkový počet uložených kaucí a pokut ve správním řízení s dopravci aj.

I 3 Zvýšení účinnosti práce Policie ČR a správních úřadů

I 3.1 Zařadit vyhodnocení realizace opatření ke zlepšení stavu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu jako jedno ze stěžejních kritérií pro hodnocení úspěšnosti policejní práce.

Realizace opatření ke zlepšení stavu bezpečnosti silničního provozu je zařazeno jako jedno z velmi sledovaných a hodnocených kritérií úspěšnosti práce Policie ČR celou veřejností. Jako velmi pozitivní se jeví časté odborné vystoupení zástupců Policie ČR, resp. ŘSDP PP ČR ve sdělovacích prostředcích (televize, tiskoviny, internet), kde vystupují s problematikou dopravní nehodovosti a její eliminací. Také osvětlování pravidel provozu na pozemních komunikacích, v kontextu úprav zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, v pozdějším znění, s přímým dopadem na bezpečnost, je hodnoceno velmi kladně.

I 3.2 Kontrola dodržování pravidel silničního provozu Policí ČR

V roce 2011 bylo provedeno 261 kontrol zaměřených na dodržování pravidel silničního provozu policisty.

I 3.3 Kontrola postupu Policie ČR, a obecní a městské policie při řešení přestupků v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu a Policie ČR při šetření dopravních nehod.

S přijetím nového trestního zákoníku došlo ke změně číslování předmětných paragrafů.

Vyhodnocení opatření je následující:

| | |
|---|----|
| Počet trestných činů (skutků) dle § 329 TZ (Zneužití pravomoci úřední osoby) | 81 |
| Počet trestných činů (skutků) dle §§ 331 - 333 TZ (Úplatkářství) | 5 |
| Počet zahájených trestních stíhání pro trestný čin dle §§ 329, 331 - 333 TZ (počet skutků) | 86 |
| Počet policistů, u kterých bylo zahájeno trestní. Stíhání pro trestný čin dle §§ 329, 331 - 333 TZ | 68 |
| Počet policistů služby dopravní policie, u kterých bylo zahájeno trestního stíhání pro trestný čin dle §§ 329, 331 - 333 TZ | 10 |

I 3.4 Kontrola postupu správních úřadů při postihu přestupků v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu

Tabulka I 3.4 - 1 Počet dopravních přestupků oznámených správnímu orgánu a realizovaných kontrol

| kraj | počet dopravních přestupků oznámených správnímu orgánu: | počet realizovaných kontrol: |
|--------------------|---|------------------------------|
| Hlavní město Praha | 32 911 | neuveďeno |
| Jihočeský | 8 275 | 16 |
| Jihomoravský | neuveďeno | neuveďeno |
| Karlovarský | neuveďeno | 2 |
| Vysočina | neuveďeno | 8 |
| Královéhradecký | 281 | 5 |
| Liberecký | neuveďeno | 4 |
| Moravskoslezský | 601 | 5 |
| Olomoucký | neuveďeno | 8 |
| Pardubický | neuveďeno | 4 |

| | | |
|----------|-----------|-----------|
| Plzeňský | neuveďeno | neuveďeno |
| Ústecký | neuveďeno | 40 |
| Zlínský | 11 704 | 7 |

Ministerstvo dopravy uvádí 10 kontrol, bez uvedení počtu oznámených přestupků.

I 3.5 Příprava zavedení jednotného systému elektronického sledování způsobu řešení dopravního přestupku

MV pro sjednocení dat provedlo v roce 2009 některé úpravy informačních systémů, které je možné pokládat za dílčí krok ke sjednocování informačního systému elektronického sledování způsobu řešení dopravních přestupků, nicméně tyto úpravy rozhodně nelze považovat za splnění celého nástroje tak, jak byl ve strategii navržen. Na podzimním zasedání Rady vlády pro bezpečnost silničního provozu byl předložen materiál „Analýza řešení dopravních přestupků oznamovaných správním orgánům Policií ČR, případně jinými subjekty, a případné návrhy opatření včetně analýzy trestných činů.“ Jak vyplynulo již z přípravy materiálu, zavedení jednotného systému elektronického sledování způsobu řešení dopravního přestupku je za současných podmínek prakticky nerealizovatelné, vzhledem k nekompatibilitě různých informačních systémů, v nichž je evidován delikt u různých orgánů státní správy či samosprávy. V rámci nové strategie do roku 2020 bylo toto opatření vypuštěno.

Ministerstvo vnitra zpracovává systematický statistický přehled dopravní nehodovosti v „Přehledu o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice“ za příslušný rok. Měsíční a roční zpracování přehledu dopravní nehodovosti v České republice je na stránkách Ministerstva vnitra:

<http://www.policie.cz/policie-cr-web-informacni-servis-statistiky.aspx>

V působnosti krajů ČR se o tento systém pokusily v roce 2011 dva kraje:

Karlovarský a Zlínský.

I 3.6 Průběžné informování veřejnosti o aktivitách policie vedoucích ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a propagace činnosti Policie ČR

Image Policie ČR je sledována pouze ad hoc. Činnost Policie ČR v oblasti dohledu, prevence i mediální prezentace je každoročně vyhodnocována v rámci Resortního akčního plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

I 3.7 Zvýšení vymahatelnosti uložených sankcí ve správním řízení a na místě nevybraných blokových pokut a zkrácení doby od zjištění přestupku až do vymožení uložené sankce

I 3.7 - 1 Počty uložených a vymožených pokut správním orgánem

| kraje | počty uložených pokut celkem: 23 528 |
|--------------------|---|
| Hlavní město Praha | 15 261 |
| Jihočeský | 1 404 |
| Královéhradecký | 253 |
| Liberecký | 0 |
| Ústecký | 0 |
| Zlínský | 6 610 |

I 3.7 - 2 Počty vymožených pokut správním orgánem

| kraje | počty vymožených pokut: 2 485 |
|-----------------|--------------------------------------|
| Jihočeský | 1 158 |
| Královéhradecký | 0 |
| Liberecký | 0 |
| Ústecký | 0 |
| Zlínský | 1 327 |

Průměrnou dobu od uložení do vymožení pokuty uvádí Jihočeský kraj – 60 dní.

I 4 Legislativa vztahující se k bezpečné silniční infrastruktuře

I 4.1 Připravit a schválit legislativní změnu v zákoně č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, spočívající v zákazu umístování reklamních zařízení v ochranných pásmech pozemních komunikací.

Novela zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v pozdějším znění, spočívající v zákazu umístování reklamních zařízení v ochranných pásmech pozemních komunikací, byla

zpracována odborem pozemních komunikací a odborem legislativy MD a Ministerstvem vnitra. Novela zákona prozatím nebyla schválena.

I 4.2 Připravit a schválit legislativní změnu v zákoně č. 13/1997 Sb., spočívající v implementaci závazné realizace nástrojů směrnice Evropského parlamentu Rady (ES) o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury také mimo síť TEN-T.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/96/ES, o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury, byla do právního řádu ČR v roce 2011 implementována do zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, v pozdějším znění. Realizace nástrojů na silniční síť mimo síť TEN-T nebyla schválena.

Závěr

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

Ke zvýšení respektu účastníků silničního provozu k dodržování pravidel silničního provozu může přispět následující:

- posilování role bodového systému,
- zvýšení intenzity a efektivity dohledu,
- podpora opatření vedoucích ke schopnosti příslušných orgánů uložit a vymoci sankci za dopravní delikty a
- podpora realizace nástrojů, které motivují účastníky silničního provozu k dobrovolné akceptaci společností požadovaného chování,

- řádně implementovat do právního řádu ČR směrnici Evropského parlamentu a Rady 2011/82/EU, o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

J Koordinace činností v oblasti bezpečnosti silničního provozu

J 1 Metodické řízení veřejné správy v rámci bezpečnost silničního provozu

J 1.1 Koordinace a podpora činností koordinačních orgánů v rámci bezpečnost silničního provozu

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

| organizace | kladná odpověď | záporná odpověď | celkový počet obdržených odpovědí |
|----------------------|----------------|-----------------|-----------------------------------|
| Ministerstvo dopravy | 1 | 0 | 1 |

Ministerstvo dopravy předložilo vládě „Národní strategii bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020“. Materiál byl schválen usnesením vlády České republiky ze dne 10. srpna 2011 č. 599.

Bylo zpracováno vyhodnocení plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v roce 2010, které bylo schváleno usnesením vlády České republiky č. 347 ze dne 11. května 2011.

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

| organizace | existence koordinačního orgánu | | | rozhodování koordinačního orgánu o finanční podpoře | | |
|------------|--------------------------------|-----------------|-----------------------------------|---|-----------------|-----------------------------------|
| | kladná odpověď | záporná odpověď | celkový počet obdržených odpovědí | kladná odpověď | záporná odpověď | celkový počet obdržených odpovědí |
| Kraje | 8 | 4 | 12 | 5 | 2 | 7 |

Tabulka J 1.1 - 3 Vyjmenujte jeho aktivní členy v uplynulém roce:

| kraje | aktivní členové |
|--------------------|--|
| Hlavní město Praha | Odbor dopravy Magistrátu Hlavního města Prahy, Městská Policie Hlavního města Prahy, Policie ČR, SHMP, krajský pracovník BESIP MD ČR, Technická správa komunikací Hlavního města Prahy, Pražské matky, o.s., Oživení, o.s. |
| Jihočeský | Krajská skupina BESIP: Mgr. A. Tetourová, Mgr. Luboš Rákosník, Mgr. Blažej Štícha – všichni KÚ JČK, Mgr. František Špale, Václav Kovář, plk. Ing. L. Veselý – Policie ČR, Ing. A Hlaváček – Tábor, Ing. Z. Heřman – Jindřichův Hradec, v Táboře a Jindřichově Hradci mají aktiv BESIP |
| Jihomoravský | Členové Komise BESIP JMK |
| Karlovarský | PČR, MP, odbor dopravy KÚ, odbor školství mládeže a tělovýchovy KÚ, odbor zdravotnický KÚ, Záchranný kruh, dětská dopravní hřiště, autoškoly, odbory dopravy ORP. |
| Liberecký | Martin Sepp – náměstek hejtmána pro resort dopravy, Ing. Stanislava Jakešová – vedoucí Odboru dopravy KÚ LK, Ing. Josef Jeníček – ředitel ŘSD Liberec, plk. Mgr. Jaroslav Řehák – krajské ředitelství PČR, Ing. Jakubal – ředitel KSSLK, MUDr. Valenta, Ph.D. – ředitel KHS, Liberec, Ing. Jiřina Princová – vedoucí OŠ KÚ LK, Ing. Krabs – ředitel SOŠaG Liberec, Ing. Zdeněk Hlavatý – autoškola Jablonec n. N., Miroslav Klásek – koordinátor BESIP MD pro LK atd. |

| | |
|------------|---|
| Olomoucký | Každoročně je předkládána do Rady Olomouckého kraje a zastupitelstva zpráva o vyhodnocení činnosti v oblasti BESIP v uplynulém roce a současně je předkládána smlouva o příspěvku na zabezpečení činností v oblasti BESIP |
| Pardubický | Vzájemná spolupráce všech složek BESIP. Schází se 2x ročně. |
| Zlínský | ZM, RM |

J 1.2 Podpora aktivit BESIP na regionální a místní úrovni

Tabulka J 1.2 - 1 Dokončení materiálů určených přímo pro regionální, nebo lokální práci v oblasti bezpečnosti silničního provozu ve vlastní působnosti

| organizace | kladná odpověď | záporná odpověď | celkový počet obdržených odpovědí |
|------------|----------------|-----------------|-----------------------------------|
| Kraje | 2 | 1 | 3 |

Tabulka J 1.2 - 2 Vyčlenění finančních prostředků pro aktivity pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu na regionální případně lokální úrovni, buď přímo, nebo formou grantů

| organizace | kladná odpověď | záporná odpověď | celkový počet obdržených odpovědí |
|------------|----------------|-----------------|-----------------------------------|
| Kraje | 6 | 6 | 6 |

Tabulka J 1.2 - 3 Výše a účel použitých finančních prostředků na regionální úrovni

| kraje | výše a účel |
|--------------------|--|
| Hlavní město Praha | podpora dopravní výchovy na školách, podpora projektu Bezpečné cesty do škol, podpora Promo teamu BESIP |
| Jihočeský | 1 060 000 Kč – GP Jihočeského kraje na podporu výstavby a modernizace DDH, dále 150 000 Kč na ceny do soutěží BESIP, 274 296 Kč na zajištění DSMC 2011 v JČK, 122 668 Kč – GP Podpora programu dopravy dětí na dětská dopravní hřiště, 51 000 Kč kompenzace školám za účast na DSMC 2011 v JČK, 15 898 Kč na ceny do vlastní výtvarné soutěže BESIP Jihočeského kraje, 1 834 Kč na uspořádání semináře BESIP pro učitele |

| | |
|-----------------|---|
| | dopravní výchovy, 16 200 Kč na seminář poskytování první pomoci pro učitele dopravní výchovy |
| Liberecký | Česko – německý projekt „Bezpečněji na silnicích“ jehož cílem bylo vyhodnocení dopravních nehod na území LK s následky těžkých a smrtelných zranění v letech 2008 až 2010. Výstupem projektu byla publikace a interaktivní CD mapující nehodové lokality na území LK včetně doporučujících opatření ke zvýšení bezpečnosti v těchto lokalitách. |
| Moravskoslezský | 1 000 000 Kč, organizace a vlastní realizace prevence v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v působnosti Moravskoslezského kraje |
| Zlínský | Celkem 8 mil. Kč - zvýšení bezpečnosti chodců. |

J 1.3 Úzká koordinace informačních, preventivních a represivních aktivit

V roce 2011 proběhla velmi úzká spolupráce mezi MV a MD při přípravě novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a předpisů souvisejících. Ministerstvo vnitra se aktivně podílelo na přípravě nové Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 - 2020.

Tabulka J 1.3 – 1a Kampaně, případně jiné aktivity, které byly v uplynulém roce koordinovány - kraje

| kraj | aktivita |
|--------------------|--|
| Hlavní město Praha | preventivní akce Městské Policie Hlavního města Prahy v rámci pravidelných porad s PČR |
| Jihočeský | „Den BESIP v Táboře“, rozhledové poměry na křižovatkách a závady na silnicích II. a III. tř. (Kaplice) |
| Jihomoravský | „Nežij vteřinou 2011“ – spolupráce s Policie ČR, „Kdo je vidět vyhrává“ – spolupráce s Policie ČR, „Den s Policií ČR“ – spolupráce s Policie ČR, „Nedej drogám šanci“ – spolupráce s Policie ČR, „Léto za volantem“ – spolupráce s Policie ČR, „Bezpečnostní pásy“ – spolupráce s Policie ČR, „Měsíc bezpečnosti“ – spolupráce s Policie ČR, Beseda se žáky dopravního kroužku – spolupráce s Policie ČR, „Pomoc při nehodách“ – spolupráce s Policií ČR, „Den bez úrazu“ – spolupráce s Policií ČR, „Den otevřených dveří“. |

| | |
|------------|---|
| Olomoucký | kontroly lékárníček „Zachraň život“, kontroly vybavení cyklistů, kontroly poutání nákladů, včetně školení příslušníků dopravní policie – spolupráce Dopravní policie PČR a pracoviště BESIP pro OK, |
| Pardubický | DV na školách, DSMC, různé akce, kampaně, „Zebra“, „Cyklisté“, „Motocyklisté“, „Být viděn“, atd. |
| Ústecký | Státní odborné dozory, „Den záchranářů“, „Den s kamiony“. |

Tabulka J 1.3 – 1b Kampaně, případně jiné aktivity, které byly v uplynulém roce koordinovány - ministerstva

| | |
|----------------------|--|
| Ministerstvo dopravy | Bezpečnostní kontroly chování účastníků silničního provozu na vybraných železničních přejezdech, akce organizované Drážní inspekcí v součinnosti s krajskými orgány Policie ČR. Policisté zkontrolovali 3 600 přejezdů, u 1 890 našli závadu u dopravního značení, 842 přejezdů pak mělo nevyhovující rozhledové poměry. Nejvíce závad bylo zjištěno v Ústeckém kraji, skoro šest set závad. V Jihočeském pak 527 nedostatků, v Plzeňském 345 a v Moravskoslezském 269. |
| Ministerstvo dopravy | Užívání reflexních prvků, zádržných systémů, bezpečnost cyklistů, bezpečnost seniorů v dopravě |
| Ministerstvo obrany | Preventivní akce: Konference, „Dny BESIP“, soutěže bezpečné jízdy a pod.: <ul style="list-style-type: none"> • ve spolupráci s civilními subjekty – 2 akce • s účastí veřejnosti – 2 akce • pro OS – 4 akce Využívání trenažerů nárazu a převrácení – IDV Vyškov <ul style="list-style-type: none"> • v rámci řídičských kurzů pro OS • pro ostatní subjekty státní správy Konference k bezpečnosti provozu vozidel OS – IDV Vyškov Mezinárodní kongres ECRAF – Evropská komise pro bezpečnost provozu v OS, Praha – účast 17 států. |

| | |
|---------------------|--|
| Ministerstvo vnitra | Spolupráce MV a MD při přípravě novely zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, novely zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu na pozemních komunikacích, novely zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, směrnice o usnadnění přeshraničního vymáhání dopravních přestupků, příprava materiálů do Rady vlády pro BESIP, příprava nové Národní strategie BESIP do roku 2020, poskytování dopravních informací, koordinace dopravně preventivních a informačních aktivit a další. |
|---------------------|--|

J 1.3.1 Vytváření místních plánů zvýšení bezpečnosti silničního provozu se zapojením široké veřejnosti

Tabulka J 1.3 - 1 Seznam opatření zahrnutých ve struktuře NSBSP, která jsou v tomto plánu zahrnuta

| kraj | opatření |
|--------------|---|
| Jihočeský | Strategie bezpečnosti silničního provozu Jihočeského kraje pro období 2010 – 2013 |
| Jihomoravský | Akční plán Jihomoravského kraje obsahuje téměř veškerá opatření NSBSP týkající se dopravní výchovy a preventivních aktivit ve prospěch bezpečnosti na pozemních komunikacích. |
| Karlovarský | Krajský dotační program obnovy venkova, z kterého obce do 2 000 obyvatel čerpají finance na zvýšení bezpečnosti silničního provozu. |
| Zlínský | Výtvarná soutěž, „Den s Policií“. |

Tabulka J 1.3 - 2 Výše finančních prostředků vyčleněných na realizaci tohoto opatření v krajích

| kraj | prostředky - Kč |
|--------------|-----------------|
| Jihočeský | 1 000 000 |
| Jihomoravský | 1 200 000 |
| Zlínský | 400 000 |

J 1.3 .2 Poskytování informací o osvědčených postupech a zkušenostech v oblasti bezpečnosti silničního provozu prostřednictvím webových stránek MD/zvláštní databanky.

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

Rada vlády pro bezpečnost silničního provozu, která se v roce 2011 sešla třikrát, přináší hlavní doporučení pro tvorbu politiky bezpečnosti silničního provozu. Došlo k rozhodnutí o zřízení 4 výborů složených z odborníků ze státní správy, nevládních organizací a občanských sdružení i privátního sektoru na konkrétní problémy bezpečnosti silničního provozu.

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

V rámci Rady vlády pro bezpečnost silničního provozu byl odsouhlasen záměr zřídit pracovní výbory:

- Výbor pro dopravní výchovu a osvětu.
- Výbor pro dopravně bezpečnostní legislativu.
- Výbor pro bezpečné pozemní komunikace a bezpečná vozidla.
- Výbor pro financování Národní strategie bezpečnosti silničního provozu.

Bylo schváleno Usnesením Rady vlády pro bezpečnost silničního provozu ze dne 16. 12. 2011 pod č. 36.

J 2.2 Zajištění kontinuálního výzkumu a vývoje opatření pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu s prioritním zaměřením do následujících oblastí (klinická analýza nehod, bezpečnost provozu a uspořádání dopravního prostoru, koexistence člověk stroj, nové technologie pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu)

Na Ministerstvu dopravy byly ukončeny dva projekty vědy a výzkumu, které se zabývají bezpečnou infrastrukturou. Zadavatelem projektu bylo Ministerstvo dopravy – samostatné oddělení BESIP.

Jedná se o projekt „**Pasivní bezpečnost dětí v motorových vozidlech**“, který byl řešen v období 1. 4. 2007 – 31. 12. 2011. Řešitelem byla společnost DEKRA Automobil, a.s. Účelem projektu bylo zvýšení bezpečnosti dětí v silničním provozu zlepšením jejich ochrany v motorových vozidlech při dopravních nehodách, a to na základě zdokonalení dětských zádržných systémů i metodiky jejich zkoušení. Druhý projekt „**Vývoj metodiky hodnocení účinnosti opatření ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích**“, byl řešen v období 1. 4. 2007 – 31. 12. 2011. Řešitelem bylo Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. Účelem projektu bylo navržení metodiky hodnocení účinnosti opatření ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. Metodika představuje nástroj ke stanovení účinnosti plánovaného opatření, případně účinnost jednotlivých předložených variant. Hlavním cílem bylo připravit nástroj pro optimální vynakládání finančních prostředků při rekonstrukcích a úpravách pozemních komunikací s důrazem na zvýšení bezpečnosti provozu a snížení celospolečenských ztrát z nehodovosti. Připravený nástroj budou využívat pracovníci statní správy, samosprávy, případně i další organizace a jednotlivci zabývající se problematikou zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.

J 2.3 Pololetní vyhodnocování plnění úkolů vyplývajících ze Strategie

Pololetní vyhodnocování NSBSP se neprovádí. Je vyhodnoceno plnění za kalendářní rok a předloženo vládě ČR pro informaci. Vyhodnocení plnění opatření za rok 2010 bylo předloženo a schváleno Vládou ČR v dokumentu viz: <http://www.ibesip.cz/Informace-BESIP/Narodni-strategie-BESIP/Narodni-strategie-BESIP-2004-2010>.

Pro potřeby pružně reagovat na změny v dopravní nehodovosti na krajské úrovni je vyhodnocení krajské nebo místní Strategie doporučeno.

J 2.4 Každoroční vyhodnocování plnění úkolů vyplývajících ze Strategie a případná aktualizace Strategie s podáním informace Vládě ČR

Tabulka J 2.4 - 1 Existuje hodnotící zpráva s členěním dle jednotlivých opatření?

| organizace | kladná odpověď | záporná odpověď | celkový počet obdržených odpovědí |
|-----------------------------|----------------|-----------------|-----------------------------------|
| kraje | 11 | 1 | 12 |
| Ministerstvo dopravy | 1 | 0 | 1 |
| Ministerstvo vnitra | 1 | 0 | 1 |

J 2.5 Systematické vyhodnocování příčin nehodovosti v místech častých dopravních nehod nebo nehod se zvlášť závažnými následky.

Ministerstvo dopravy vede elektronickou vektorovou nehodovou mapu. V roce 2011 nepřijalo novou metodickou ani finanční podporu pro toto opatření.

Tabulka J 2.5 - 1 Probíhá na pozemních komunikacích ve vaší působnosti systematické vyhodnocování míst častých dopravních nehod?

| organizace | odpověď |
|----------------------|---------|
| Ministerstvo dopravy | ano |
| kraje | |
| Hlavní město Praha | ano |
| Jihočeský | ano |
| Jihomoravský | ano |
| Karlovarský | ano |
| Královéhradecký | ano |
| Liberecký | ano |
| Moravskoslezský | ano |

| | |
|------------|-----|
| Pardubický | ano |
| Ústecký | ano |
| Zlínský | ano |

Tabulka J 2.5 – 2 Druh vyhodnocování

| kraje | druh vyhodnocování: |
|----------------------|-----------------------|
| Hlavní město Praha | dle četnosti nehod |
| Jihočeský | dle četnosti nehod |
| Jihomoravský | dle četnosti nehod |
| Karlovarský | dle četnosti nehod |
| Královéhradecký | dle podrobných analýz |
| Liberecký | dle podrobných analýz |
| Moravskoslezský kraj | dle podrobných analýz |
| Pardubický | dle četnosti nehod |
| Ústecký | dle četnosti nehod |

Tabulka J 2.5 - 3 Počet eliminovaných míst častých dopravních nehod v roce 2011

| kraj | počet eliminovaných míst: |
|--------------------|---------------------------|
| Hlavní město Praha | 10 |
| Jihočeský | 4 |
| Karlovarský | 0 |
| Královéhradecký | 4 |
| Liberecký | 10 |
| Pardubický | 3 |

J2.6 Průběžné vyhodnocování účinnosti příslušné legislativy upravující podmínky provozu na pozemních komunikacích; dávat podněty k odstraňování legislativních či jiných bariér bránících zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích či efektivnímu výkonu činnosti policie na tomto úseku

Tabulka J 2.6 - 1 Průběžné vyhodnocování účinnosti příslušné legislativy

| organizace | odpověď |
|----------------------|---------|
| Ministerstvo dopravy | 1 |
| Ministerstvo vnitra | 1 |

Tabulka J 2.6 - 2 Počet podnětů na změnu legislativy

| kraj | počet návrhů | tématika návrhu |
|--------------|------------------------|--|
| Jihočeský | 4 | Podněty k legislativním změnám (MěÚ Kaplice, KÚ JČK). |
| Jihomoravský | bez udání počtu návrhů | V rámci rezortního připomínkového řízení k návrhům změn legislativy upravující provoz nebo podmínky provozu na pozemních komunikacích. |
| Pardubický | 2 | Připomínky k návrhům zákonů. |

J 2.7 Systematické vedení statistiky nehodovosti, jejich následků a příčin

Ministerstvo vnitra – Policie ČR vede systematické vyhodnocování dopravních nehod, jejich příčin a také míry zavinění dopravních nehod. Tyto statistiky jsou zveřejňovány každý měsíc na webových stránkách MV a jsou volně přístupné pro všechny uživatele. Každoročně je zpracován podrobný „Přehled dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice“.

Tabulka J 2.7 - 1 Existence statistiky dopravní nehodovosti

| organizace | kladná odpověď | záporná odpověď | celkový počet obdržených odpovědí |
|---------------------|----------------|-----------------|-----------------------------------|
| Ministerstvo vnitra | 1 | 0 | 1 |

J 3 Zvýšení intenzity zapojení dalších subjektů do systému prevence nehod na pozemních komunikacích

J 3.1 Podporování vybraných projektů ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu nestátních institucí formou grantů.

Forma otevřených grantů na zvýšení bezpečnosti silničního provozu byla realizována v kraji: Libereckém ve výši 6 000 000 Kč a v Pardubickém bylo vloženo do grantů 200 000 Kč. Další kraje České republiky podporu bezpečnosti silničního provozu formou grantů neuvádějí.

Závěr

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

- Došlo ke zlepšení komunikace mezi všemi zainteresovanými ústředními orgány státní správy.
- Pracovní Rada vlády pro BESIP, která se schází třikrát ročně a přináší hlavní doporučení pro tvorbu politiky bezpečnosti silničního provozu.

Velmi aktivním zástupcem ústředních orgánů státní správy bylo Ministerstvo vnitra a jeho součástí Policie České republiky, reprezentovaná Ředitelstvím služby dopravní Policie – Policie ČR i krajskými ředitelstvími. PP ČR Ředitelství služby dopravní policie se aktivním přístupem v plnění opatření, které ukládala NSBSP na roky 2004 – 2010 (2012) významně podílelo na snížení počtu dopravních nehod v ČR. Ministerstvo vnitra v oblasti plnění dílčích cílů a celkové náplně NSBSP na roky 2004 – 2010 (2012) aktivně spolupracovalo s Ministerstvem dopravy a to nejen na bezpečnostně preventivních aktivitách.

Vyhodnocení plnění NSBSP za rok 2010 bylo vypracováno a vládou České republiky schváleno. Vzhledem k ukončení platnosti Strategie na roky 2004 – 2010 (2012) byla vypracována nová „Strategie bezpečnosti silničního provozu na roky 2011 – 2020“, která byla přijata vládou České republiky v srpnu roku 2011. Hodnocení „Strategie 2020“ bude probíhat podle nové metodiky hodnocení plnění aktivit tak, aby informace byly objektivní a cíleně orientované na vyhodnocení plnění strategických a dílčích cílů NSBSP.

Vyhodnocení plnění „Revize a aktualizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2008 – 2010 (2012)“ za rok 2011 potvrzuje výsledky podrobných rozborů provedených v „Analytické části „Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020“.

Celková situace ve vývoji nehodovosti v roce 2011 se neodlišovala od předchozího období. Pokles počtu usmrcených o 46 osob v roce 2011, v porovnání s rokem 2010, nevybočil z trendu celkového poklesu (s výjimkou roku 2007) a neumožnil ani dosažení cíle stanoveného pro rok 2010. Z toho pak vyplývá i zaostávání za mnohem razantnějším přístupem ve snižování nehodovosti ve většině ostatních evropských zemí a tím i postupně zhoršující se pozice České republiky v mezinárodním porovnání.

Informace zaslané zodpovědnými subjekty o plnění konkrétních prostředků a nástrojů v jednotlivých oblastech Strategie (A až K), které jsou podrobně shrnuty v předchozí části, jasně a názorně dokumentují velkou různost v přístupu k jejich zajištění. Z jejich shrnutí vyplývá, že celá řada subjektů doporučené prostředky a nástroje ani neaplikovala. Z toho pak přirozeně vyplynulo, že ani předpokládaná snížení počtu usmrcených v konkrétních oblastech, pokud byla ve „Strategii“ výtýčena, nemohla být naplněna.

Toto obecné shrnutí však již bylo velmi podrobně rozebráno v již zmíněné „Analytické části“ Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020. V ní se podrobně rozebralo a zhodnotilo celé období realizace Strategie v období 2004 - 2010, vyhodnotily se nejrizikovější skupiny účastníků silničního provozu a nejrizikovější formy chování v silničním provozu a s využitím zahraničních zkušeností, poznatků i politických dokumentů EU byl navržen „Strategický plán“ a „Akční program“ nové strategie

Nová **Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011 – 2020** byla přijata usnesením vlády České republiky č. 599 ze dne 10. 8. 2011. Cílem je dosáhnout zásadního snížení dopravní nehodovosti, a to takového, které by nás alespoň přiblížilo očekávanému průměru zemí Evropské unie. Pro naplnění tohoto cíle je nezbytné dosáhnout do roku 2020, ve srovnání s rokem 2009, snížení počtu usmrcených o 60 % a počtu těžce zraněných o 40 %.

Ve Strategickém plánu jsou specifikována opatření k vytvoření bezpečného dopravního systému založeného na provázání bezpečné pozemní komunikace, bezpečného dopravního prostředku a bezpečného chování. Jsou zde uvedeny zodpovědnosti i nezbytnost zajištění

vnějších podmínek zahrnujících funkční řídicí strukturu, zajištění financování a potřeba informačních podkladů a průběžného vyhodnocování.

Jako nezbytný nástroj, což rovněž vyplynulo z hodnocení předchozí Strategie, je třeba pro realizaci Strategie a porovnání úspěšnosti aplikace opatření použít cíleně založené vyhodnocování plnění stanovených strategických a dílčích cílů. Toto vyhodnocování se musí zajistit na všech úrovních pozemních komunikací v návaznosti na subjekty, které je vlastní a zodpovídají za jejich správu, údržbu a provoz. Srovnání realizace konkrétních bezpečnostních opatření uvedených v Akčním programu bude posuzováno v kontextu snížení dopravní nehodovosti na příslušné úrovni (celostátní, krajské a místní). Jen tak lze získat odpovídající informace o efektivitě provedených opatření.