

## PŘÍLOHA A

### OBSAH

A1 DLOUHODOBÝ VÝVOJ NEHODOVOSTI V ČR.....	3
A2 POROVNÁNÍ VÝVOJE NEHODOVOSTI V ČR S VÝVOJEM VYBRANÝCH DOPRAVNÍCH UKAZATELŮ .....	9
A3 POROVNÁNÍ VÝVOJE NEHODOVOSTI V ČR S VÝVOJEM KRIMINALITY V ČR .....	11
A4 POROVNÁNÍ VÝVOJE NEHODOVOSTI V ČR S VÝVOJEM V ZAHRANIČÍ .....	14
A5 PLNĚNÍ NSBSP 2020 DLE ÚROVNÍ ODPOVĚDNOSTI.....	21
1.1 DÁLNICE A SILNICE I. TŘÍDY CELKEM: .....	23
1.2 SILNICE I. TŘÍDY (VČ. RYCHLOSTNÍCH KOMUNIKACÍ).....	24
1.3 SILNICE II. A III. TŘÍDY .....	25
1.4 MÍSTNÍ KOMUNIKACE.....	26
1.5 SÍŤ KOMUNIKACÍ HL. M. PRAHY (BEZ DÁLNIC, RYCHLOSTNÍCH A ÚČELOVÝCH KOMUNIKACÍ).....	27
A 6 PLNĚNÍ NSBSP 2020 DLE KRAJŮ .....	29
A7 ANALÝZA PLNĚNÍ DÍLČÍCH CÍLŮ .....	38
DĚTI .....	39
CHODCI .....	40
CYKLISTÉ .....	41
MOTOCYKLISTÉ.....	42
MLADÍ ŘIDIČI MOTOROVÝCH VOZIDEL (DO 24 LET, NÁSLEDKY CELKEM) .....	43
STÁRNOUCÍ POPULACE (OSOBY NAD 65 LET VĚKU) .....	44
NEPŘIMĚŘENÁ RYCHLOST .....	47
AGRESIVNÍ ZPŮSOB JÍZDY (NESPRÁVNÉ PŘEDJÍZDĚNÍ, NEDÁNÍ PŘEDNOSTI V JÍZDĚ, NESPRÁVNÝ ZPŮSOB JÍZDY, JÍZDA/VJETÍ JEDNOSMĚRNOU ULICÍ/SILNICÍ).....	48
A8 IDENTIFIKACE KRITICKÝCH OBLASTÍ NEHODOVOSTI .....	57
A 9 POZNATKY Z HLOUBKOVÉ ANALÝZY NEHOD .....	70

### **ANALÝZA VÝVOJE A STAVU NEHODOVOSTI V ČR A JEHO POROVNÁNÍ V EVROPSKÉM KONTEXTU**

Pro fundovanou revizi NSBSP bylo třeba provést rozsáhlé analýzy, jejichž podstatné výsledky jsou obsaženy v této příloze. V Analytické části základní zprávy (dále jen Zprávy) jsou uvedena jen klíčová shrnutí dílčích analýz doplněná případným demonstračním grafem nebo tabulkou se stručným komentářem, které argumentačně podporují příslušný dílčí závěr.

## A1 DLOUHODOBÝ VÝVOJ NEHODOVOSTI V ČR

Základními indikátory úrovně nehodovosti v silničním provozu jsou jejich závažné následky – počty usmrcených a počty těžce zraněných osob. V dlouhodobějším porovnání nelze používat údaje o celkovém počtu nehod a výši hmotných škod odhadovaných policií, poněvadž jejich počty jsou dány kritériem výše hmotné škody pro povinnost ohlášení nehody policii a toto kritérium se v předchozích letech několikrát zvyšovalo.<sup>1</sup> Počty usmrcených jsou uváděny ve dvou kategoriích. Pro veškeré analýzy, porovnání a hodnocení na úrovni České republiky se používá počet zemřelých do 24 h od času nehody, pouze pro potřeby mezinárodních porovnání se v souladu s dohodnutým mezinárodním standardem<sup>2</sup> hodnotí počet zemřelých do 30 dnů od data nehody.

**Zásadní redukce závažných následků je obsahovým cílem NSBSP a k němu směřovaných bezpečnostních opatření.** Od roku 2013 bylo při hodnocení plnění NSBSP kromě počtu usmrcených a těžce zraněných osob ověřeno použití souhrnného ukazatele závažných následků nehod. Ukázalo se, že tento ukazatel nabízí v celkovém pohledu názornější možnost posouzení celkového trendu směřování k trvalé eliminaci závažných následků nehod – Vizi 0 a současně má svůj zásadní význam zejména u hodnocení plnění dílčích cílů, kde samotné počty usmrcených jsou nízké a nevypovídají tak dostatečně výstižně o dosažených změnách. Proto se v této aktualizované NSBSP inovačně zavádí **ekvivalent závažnosti následků nehod<sup>3</sup>** (dále jen ekvivalent závažnosti) **jako souhrnný ukazatel pro hodnocení plnění NSBSP v její aktualizované podobě.**

Základní obraz o počtech závažných následků nehod je demonstrován v Tab 1. Dlouhodobý vývoj je graficky dokumentován ekvivalent závažnosti v Tab 1 a pro smrtelné následky a těžká zranění v Příloze I, grafu A1 a A2.

<sup>1</sup> Dochází tím k naprosto matoucí interpretaci vývoje nehodovosti a jejich následků.

<sup>2</sup> Illustrated Glossary for Transport Statistics. UNECE, ITF and Eurostat. 4th Edition, 2009.

<sup>3</sup> Je vypočten jako součet počtu usmrcených osob a počtu těžce zraněných počtu usmrcených osob dělených čtyřmi. Dělitel 4 byl získán zaokrouhlením průměru poměrů počtu těžce zraněných a usmrcených osob v období 2001– 2013. Současně i zhruba koresponduje porovnání výše celospolečenských ztrát vypočtených pro tyto kategorie následků.

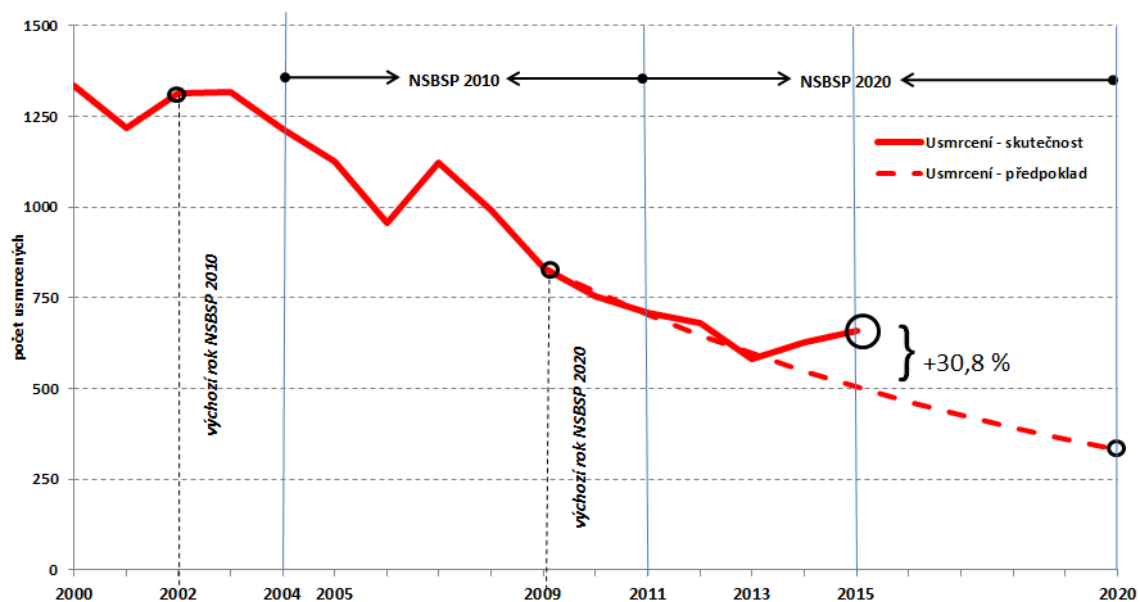
# BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Tab. A1: Závažné následky dopravních nehod v ČR

rok	2000	2002	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předp.	2020 předp.
usmrčeno do 24 h	1 336	1 314	832	753	707	681	583	629	660	505	333
těžce zraněno	5 525	5 492	3 536	2 823	3 092	2 986	2 782	2 762	2 540	2 676	2 122
ekvivalent závažnosti nehod	2 687	2 687	1 716	1 459	1 480	1 428	1 279	1 320	1 295	1 174	864
usmrčeno do 30 dnů	1 486	1 431	901	802	773	742	654	688	734	547	360

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

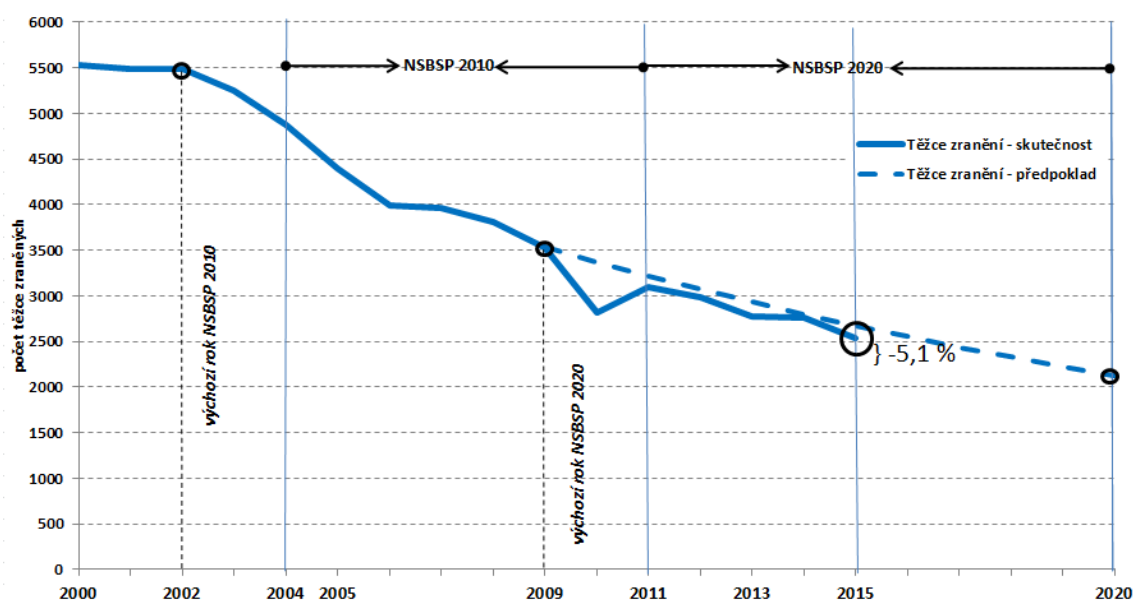
Graf A1: Vývoj počtu usmrčených v ČR



Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

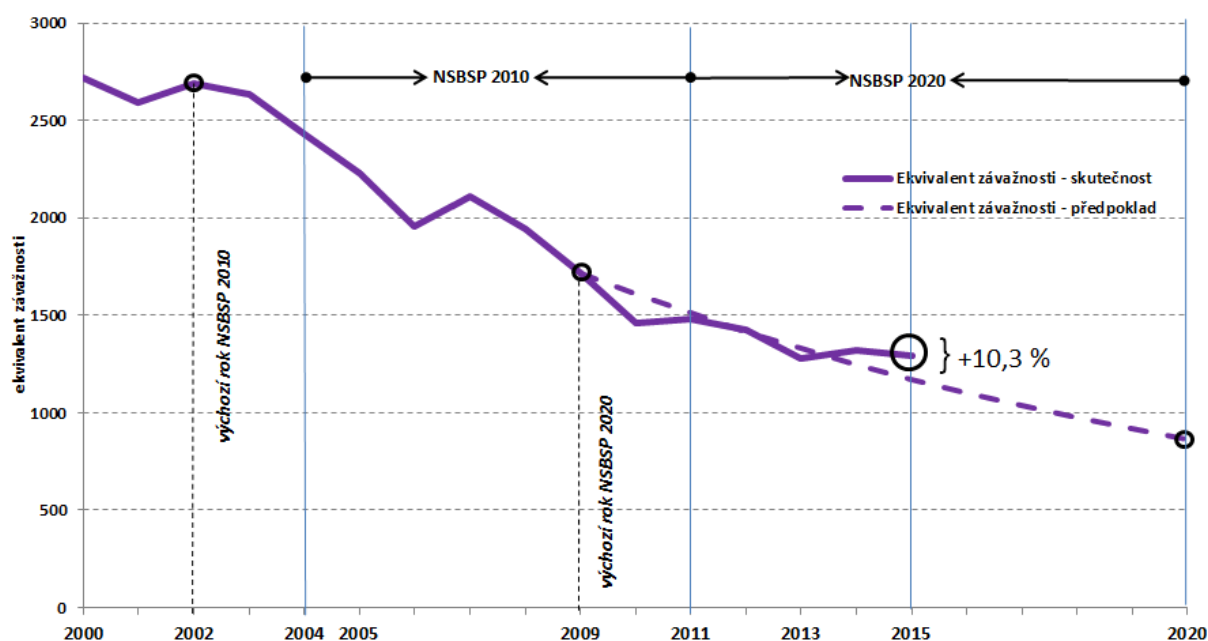
## BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Graf A2: Vývoj počtu těžce zraněných v ČR



Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Graf A3: Vývoj ekvivalentu závažnosti nehod v ČR



Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Z výše dokumentovaných tabulek a grafů jasně vystupují rozdílné trendy celkového vývoje závažných následků nehod ve srovnání s výchozím stavem roku 2002. Názorně je demonstrován i odlišný vývoj v průběhu realizace NSBSP 2010 a dosavadní realizace NSBSP 2020.

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

Při základním porovnání s rokem 2002 došlo v průběhu následujícího sedmiletého období do roku 2009 k poklesu počtu usmrcených do 30 dnů o 37,0 %, tj. v průměru o 5,3 % ročně a obdobně k poklesu počtu usmrcených do 24 h o 36,7 %, tj. v průměru o 5,2 % ročně. Pokles počtu těžce zraněných činil 35,6 %, tj. v průměru o 5,1 % ročně. Tyto výsledky se odrazily i v souhrnném ekvivalentu závažnosti nehod, který poklesl na konci tohoto období o 36,2 %, tj. v průměru o 5,2 % ročně.

Pokud hodnotíme celé období realizace NSBSP 2010, tj. až do roku 2011, bylo dosaženo celkového poklesu počtu usmrcených do 30 dnů o 46,0 % a obdobně i poklesu počtu usmrcených do 24 h o 41,8 %, tj. v průměru o 7,4 % ročně. Pokles počtu těžce zraněných byl jen nepatrně nižší a činil 36,6 %, tj. v průměru o 6,3 % ročně. Souhrnný ekvivalent závažnosti nehod poklesl na konci tohoto období o 45,0 %, tj. v průměru o 6,4 % ročně.

V průběhu následného šestiletého období implementace NSBSP 2020 od roku 2009 do roku 2015 došlo k poklesu počtu usmrcených do 30 dnů o pouhých 18,5 %, tj. v průměru o 3,1 % ročně a obdobně i k poklesu počtu usmrcených do 24 h jen o 20,7 %, tj. v průměru o 3,5 % ročně. Potěšitelný výsledek byl dosažen v poklesu počtu těžce zraněných, který činil 28,2 %, tj. v průměru o 4,7 % ročně. Bohužel tento pozitivní výsledek zásadně nesnižuje tragickou bilanci usmrcených osob, což se odráží i v souhrnném ekvivalentu závažnosti nehod, který poklesl na konci tohoto období o 24,5 %, tj. v průměru o 4,0 % ročně.

Z tohoto základního porovnání vyplývá, že v dlouhodobém průměru je za období 2002–2015 celkový pokles závažných následků sice setrvalý, ale činí pouze 4 % ročně, u počtu usmrcených do 30 dnů dokonce jen 3,7 %.

Podrobnější pohled na dosažené roční hodnoty však dokumentuje mnohem lepší potenciál poklesu a reálnost plnění cílů vytýčených v NSBSP 2020. Jsou to výsledky z let 2004–2007, 2008–2010 i samotný rok 2013, kdy průměrný roční pokles překračoval i 10 %.

V dosavadním vývoji od roku 2009 je třeba při hodnocení odlišit dvě období a to:

- **Roky 2010–2011**, která spadala ještě do období realizace revidované NSBSP 2010. V tomto dvouletém období **bylo dosaženo výrazného poklesu závažných následků nehod v obou sledovaných kategoriích**. Počet usmrcených osob do 24 h poklesl o 15 %, tj. v ročním průměru o 7,5 %. Počet těžce zraněných osob poklesl o 12,6 %, tj. v ročním průměru o 6,3 %.

## BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PŘÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

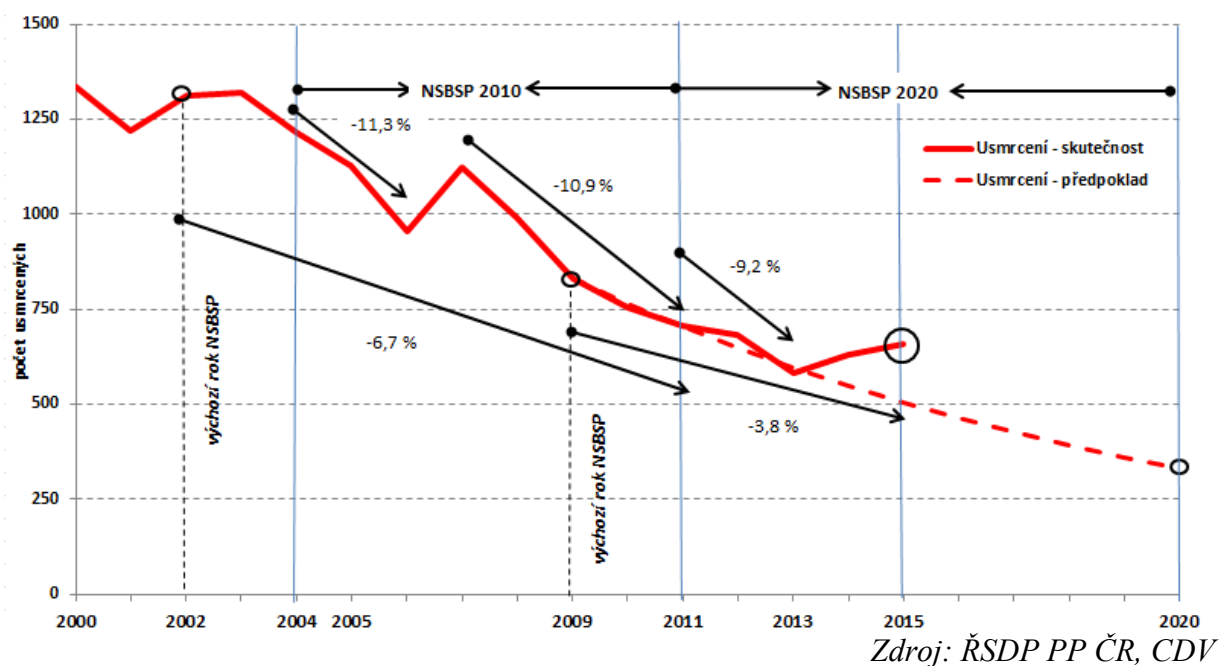
tj. v ročním průměru o 6,2 %. Celkově se to projevilo i na poklesu ekvivalentu závažnosti nehod o 14 % (ročně o 7 %).

- **Roky 2012–2015**, která jsou již výsledkem realizace nově přijaté NSBSP 2020. Výsledky tohoto čtyřletého období však **silně zaostávají za předchozím obdobím**. Pokles počtu usmrcených osob do 24 h činí pouhých 6,4 %, tj. v ročním průměru alarmujících 1,6 %. Pokles počtu těžce zraněných je výrazně lepší a činí 17,9 %, tj. v ročním průměru o 4,5 %. Celkově došlo v tomto období k poklesu ekvivalentu závažnosti nehod o 12,5 % (ročně o 3,1 %).

Z tohoto špatného hodnocení se **vymyká s uspokoivými výsledky jen rok 2013**, kdy pokles **usmrcených přesáhl dokonce 14 % a těžce zraněných téměř 7 %**.

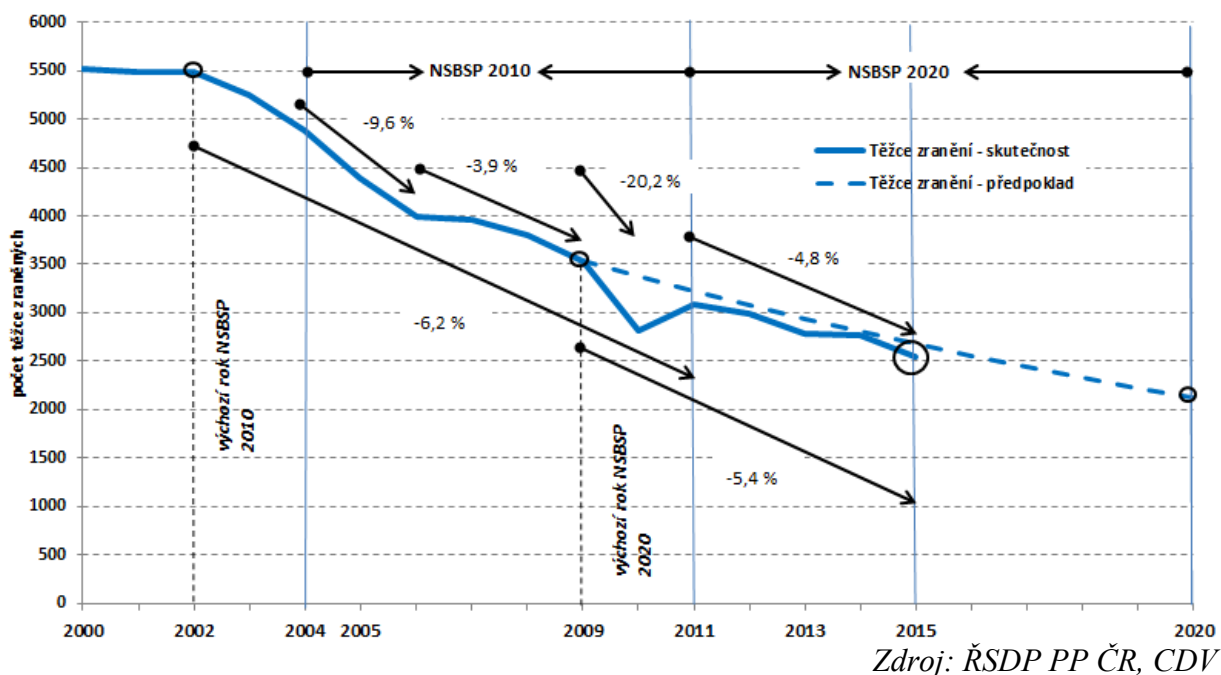
Je třeba jednoznačně konstatovat, že **za čtyři roky realizace NSBSP 2020 nedošlo ke zlepšení situace, ale naopak k jejímu zhoršení**. Souhrnné tempo poklesu závažných následků nehod se snížilo na méně než polovinu poklesu v období 2010–2011.

Graf A4: Krátkodobé etapy vývoje počtu usmrcených

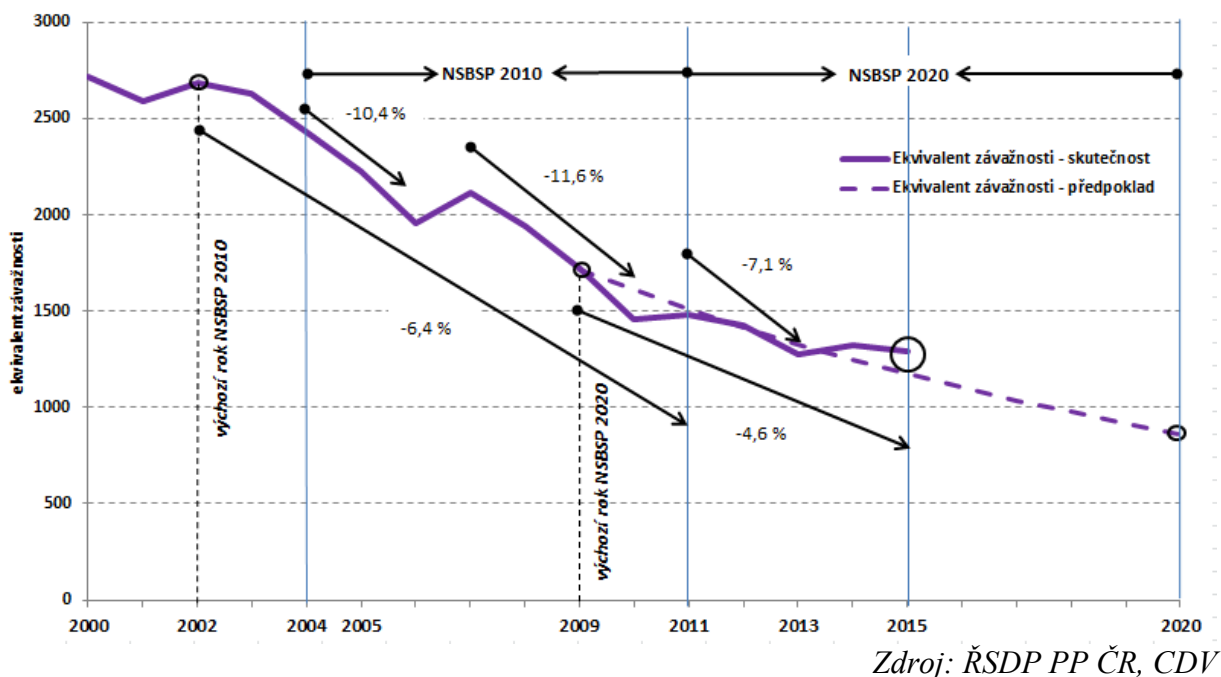


## BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PŘÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Graf A5: Krátkodobé etapy vývoje počtu těžce zraněných



Graf A6: Krátkodobé etapy vývoje ekvivalentu závažnosti nehod



Při stanovení strategických cílů se předpokládalo průměrný roční pokles usmrcených o 5,5 % a počtu těžce zraněných osob o 3,6 %. Těchto výsledků nebylo u počtu usmrcených dosaženo. Jednoznačně tím dochází k ohrožení naplnění strategických cílů stanovených pro rok 2020. Tato situace si vyžaduje otevřenou a objektivní analýzu příčin, ze kterých musí být odvozena adekvátní opatření a postupy jejich důsledného uplatnění.



**BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS**

**OPROTI STANOVENÝM PŘEDPOKLADŮM REALIZACE NSBSP 2020  
ZEMŘELO NA NAŠICH SILNICÍCH V LETECH 2012–2015  
O 261 OSOB VÍCE.**

## **A2 POROVNÁNÍ VÝVOJE NEHODOVOSTI V ČR S VÝVOJEM VYBRANÝCH DOPRAVNÍCH UKAZATELŮ**

Dlouhodobý vývoj závažných následků nehod a vývoj vybraných ukazatelů charakterizujících silniční dopravu z hlediska růstu motorizace a přepravních výkonů je shrnut v Tab. A2.

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

Tab. A2: Počty závažných následků nehod, počtů vozidel a přepravních výkonů

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
<b>ZÁVAŽNÉ NÁSLEDKY NEHOD</b>																
<i>usmrcení</i>	<i>1 336</i>	<i>1 219</i>	<i>1 314</i>	<i>1 319</i>	<i>1 215</i>	<i>1 127</i>	<i>956</i>	<i>1 123</i>	<i>992</i>	<i>832</i>	<i>753</i>	<i>707</i>	<i>681</i>	<i>583</i>	<i>629</i>	<i>660</i>
<i>těžce zranění</i>	<i>5 525</i>	<i>5 493</i>	<i>5 492</i>	<i>5 253</i>	<i>4 878</i>	<i>4 396</i>	<i>3 990</i>	<i>3 960</i>	<i>3 809</i>	<i>3 536</i>	<i>2 823</i>	<i>3 092</i>	<i>2 986</i>	<i>2 782</i>	<i>2 762</i>	<i>2 540</i>
<i>ekvivalent závažnosti</i>	<i>2 717</i>	<i>2 592</i>	<i>2 687</i>	<i>2 632</i>	<i>2 435</i>	<i>2 226</i>	<i>1 954</i>	<i>2 113</i>	<i>1 944</i>	<i>1 716</i>	<i>1 459</i>	<i>1 480</i>	<i>1 428</i>	<i>1 279</i>	<i>1 320</i>	<i>1 295</i>
<b>POČTY VOZIDEL (TIS.)</b>																
osobní automobily	3 439	3 530	3 647	3 706	3 816	3 959	4 109	4 280	4 423	4 435	4 496	4 582	4 706	4 729	4 833	5 115
všechna motorová vozidla	4 574	4 692	4 842	4 903	5 043	5 263	5 491	5 762	5 988	5 999	6 075	6 178	6 341	6 360	6 499	6 866
<b>PŘEPRAVNÍ VÝKONY (MIL. OSOBOKM)</b>																
autobusy	9 351	10 608	9 667	9 449	8 516	8 607	9 501	9 519	9 215	9 494	10 336	9 267	9 015	9 026	10 010	9 996
MHD	14 541	15 138	15 170	15 539	15 427	14 935	14 313	14 353	15 881	15 555	15 617	15 281	16 625	16 276	16 270	16 100
individuální doprava	63 940	63 470	65 290	67 360	67 570	68 640	69 630	71 540	72 380	72 290	63 570	65 490	64 260	64 650	66 260	69 705
silniční nákladní doprava (mil. vozokm)	39 036	40 260	45 059	46 564	46 010	43 447	50 369	48 141	50 877	44 955	51 832	54 830	51 228	54 893	54 092	58 714

## **A3 POROVNÁNÍ VÝVOJE NEHODOVOSTI V ČR S VÝVOJEM KRIMINALITY V ČR**

Již při zpracování Revize a aktualizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2008–2010 (2012) bylo provedeno srovnání závažnosti dopravních nehod a kriminality vzhledem k počtu obětí vražd. Bylo konstatováno, že následkem silničních dopravních nehod zemře v ČR asi 5,5 krát více osob, než následkem vražd (v roce 2016 4 krát více), což dokazuje mimořádnou závažnost tohoto problému.

**Policejní statistiky z pohledu zavinění nehod jednoznačně potvrzují, že jde o nerespektování pravidel silničního provozu vyplývajícího ze všeobecného nerespektování zákona, obdobně jako i v jiných hospodářských a společenských sférách.** Proto se provedlo základní porovnání dlouhodobého vývoje celkové kriminality s vývojem závažných následků nehod. **Prokázala se vysoká podobnost průběhu vývoje kriminality a následků dopravní nehodovosti<sup>4</sup>.** Při porovnání s vývojem obecné kriminality v hodnotě 0,93, obdobně i s celkovou kriminalitou ve výši 0,91 a nejvyšší hodnoty bylo dosaženo při porovnání s kategorií majetkových činů (0,95) a v jejím rámci s prostými krádežemi. Základní údaje jsou shrnuty v Tab. A3 a v grafech A7 a grafu 3 Zprávy.

*Tab. A3: Porovnání nehodovosti a kriminality v ČR 2001–2015*

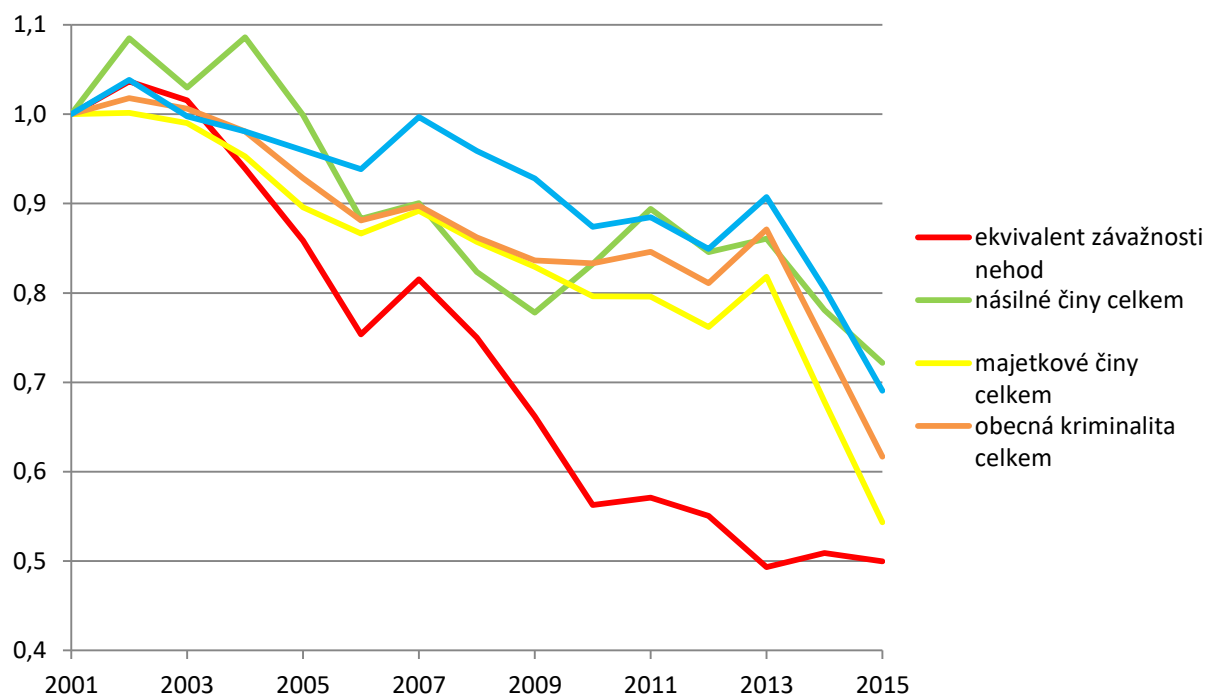
	2001	2005	2009	2011	2013	2015	koeficient korelace
<i>ekvivalent závažnosti nehod</i>	<i>2 592</i>	<i>2 226</i>	<i>1 716</i>	<i>1 480</i>	<i>1 279</i>	<i>1 295</i>	<i>1,000</i>
<b>násilné činy celkem</b>	<b>21 709</b>	<b>21 684</b>	<b>16 887</b>	<b>19 409</b>	<b>18 689</b>	<b>15 669</b>	<b>0,851</b>
<b>krádeže vloupáním celkem</b>	<b>63 167</b>	<b>57 956</b>	<b>54 848</b>	<b>59 672</b>	<b>62 384</b>	<b>34 476</b>	<b>0,642</b>
<b>krádeže prosté celkem</b>	<b>164 638</b>	<b>154 124</b>	<b>138 369</b>	<b>124 274</b>	<b>125 573</b>	<b>84 793</b>	<b>0,951</b>
<b>majetkové činy celkem</b>	<b>255 897</b>	<b>229 279</b>	<b>212 168</b>	<b>203 675</b>	<b>209 351</b>	<b>139 092</b>	<b>0,947</b>
<b>obecná kriminalita celkem</b>	<b>298 947</b>	<b>277 504</b>	<b>249 975</b>	<b>252 957</b>	<b>260 465</b>	<b>184 357</b>	<b>0,926</b>
<b>celková kriminalita</b>	<b>358 577</b>	<b>344 060</b>	<b>332 829</b>	<b>317 177</b>	<b>325 366</b>	<b>247 628</b>	<b>0,908</b>

*Zdroj: CDV, MV ČR*

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

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

Graf A7: Srovnání vývoje nehodovosti a kriminality v ČR 2001–2015 (vztaženo k roku 2001)



Zdroj: MV ČR, CDV

Výše dokumentovaná **podobnost průběhu vývoje kriminality a závažných následků dopravních nehod potvrzuje míru nerespektování zákonů ve společnosti ve zdánlivě různých oblastech života**. Potvrzuje se jednoduchá teze, že člověk usednutím za volant nezmění podstatu svého chování, nestane se ohleduplnějším, pomalejším a více respektujícím ostatní účastníky silničního provozu a zákony vůbec.

Nejenom, že dopravní nehody korespondují s morálním nastavením společnosti a jejich příčiny ukazují na relativní postoj k pravidlům, ale také mohou být v některých případech důsledkem jakési „skryté“ agresivity řidičů, která se projeví právě v zátěžových a zkratových situacích (srovnání s násilnými trestnými činy, např. vražda v afektu).

Samozřejmě nelze tento přístup vztáhnout na všechny řidiče, na všechny příčiny dopravních nehod. Celá řada z nich je zaviněna i ostatními vnějšími vlivy, jako např. stavem pozemních komunikací, závadami v technickém stavu vozidel, momentální kondicí řidiče a mnoha dalšími.

Potvrzuje se tedy, že **dopravní nehody nelze vnímat pouze jako izolovanou specifickou kriminalitu, ale mělo by k nim být přistupováno stejně důsledně jako k potírání jiné kriminality**. S ohledem na následky, které toto zdánlivě „drobné“ a každodenní překračování zákona každoročně (každý den) vyprodukuje, by měl být apel na represii a prevenci dopravně

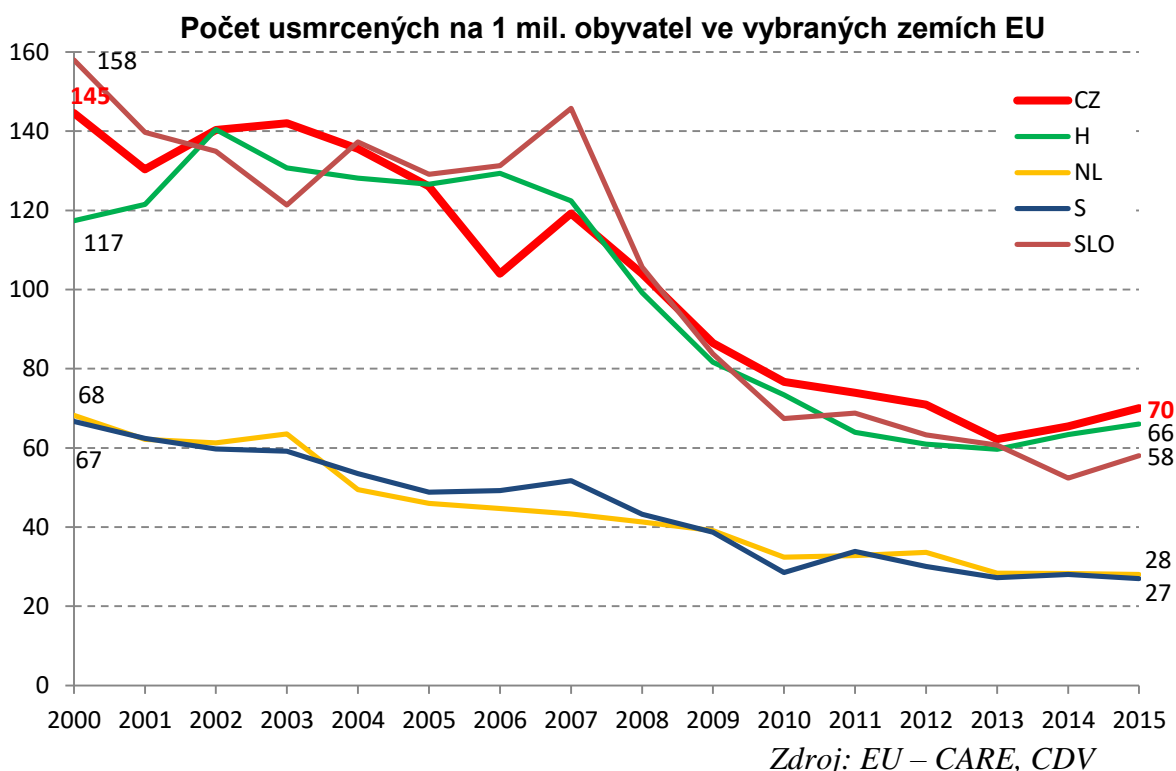
## **BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS**

závadného chování ještě vyšší, jelikož je takovým chováním ohrožen každý účastník silničního provozu. I jediný lidský život, který se zmaří v důsledku dopravní nehody, je až příliš.

## **A4 POROVNÁNÍ VÝVOJE NEHODOVOSTI V ČR S VÝVOJEM V ZAHRANIČÍ**

Změny ve vývoji úrovně bezpečnosti silničního provozu v ČR nelze posuzovat izolovaně od vývoje v ostatních evropských zemích a členských zemích OECD. Teprve porovnání s jejich úrovní bezpečnosti, celkovým vývojem v EU a jejich členských státech může dát objektivní odpověď a nezpochybnitelný doklad toho, zda vývoj nejzávažnějších následků nehod v ČR je úspěšný nebo koresponduje s evropským průměrem či je zcela nedostatečný v ambici dané NSBSP přiblížit se alespoň evropskému průměru. Takové porovnání rovněž poskytuje pravdivou výpověď o stavu péče rozhodovacích a odpovědných orgánů o bezpečnost občanů na silnicích, o funkčnosti systému řízení bezpečnosti a o důležitosti, kterou ze zákona odpovědné orgány tomuto problému přisuzují.

*Graf A8: Porovnání vývoje počtu usmrcených na 1 mil. obyvatel ve vybraných evropských zemích 2000–2015*



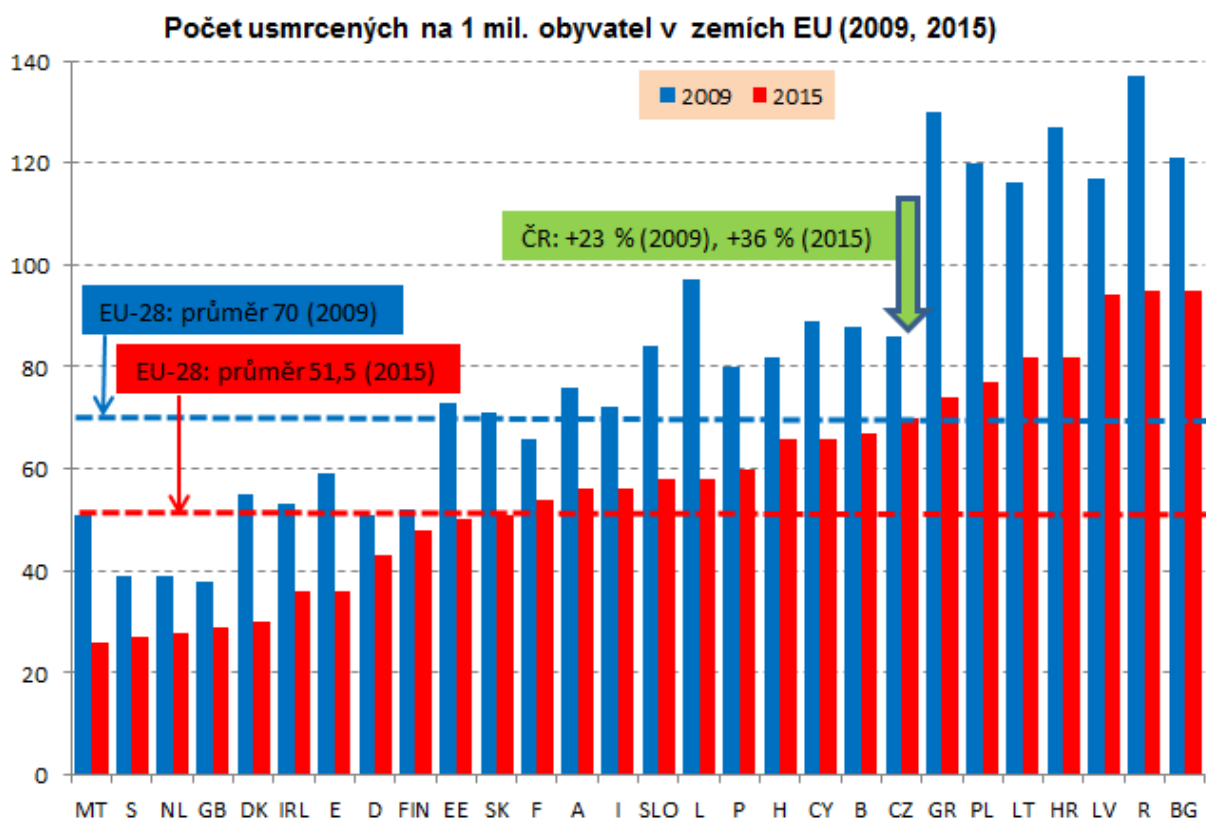
Tento graf dokumentuje porovnání dlouhodobého vývoje smrtelných následků nehod v ČR s vybranými státy reprezentujícími středoevropský prostor (Maďarsko a Slovinsko) s vyspělými státy s nejvyšší úrovní bezpečnosti silničního provozu v Evropě (Nizozemsko a Švédsko). **Úroveň nehodovosti** (vyjádřená počtem usmrcených na 1 mil. obyvatel) je ve

## BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PŘÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

vyspělých zemích méně než poloviční, v porovnání se středoevropskými státy a po sledovanou dobu je tento odstup zachován. Na tomto příkladu vybraných zemí je názorně dokumentován rozdíl v úrovni bezpečnosti ve „starých“ a „nových“ státech EU a v péči o bezpečnost a ochranu zdraví občanů v silničním provozu. Je rovněž charakteristické, že pokles je ve vyspělých zemích prakticky rovnoměrný, zatímco v zemích bývalého socialistického bloku prochází obdobími stagnace, prudkého poklesu a opětného zpomalení. Navíc tempo poklesu se od roku 2011 zpomaluje. V ČR je toto zpomalení nejznatelnější, vede k jejímu zaostávání a posouvá ji mezi nejzaostalejší evropské státy. Nezanedbatelným poznatkem je, že v roce 2015 bylo v ČR dosaženo úrovně nehodovosti dosažené ve Švédsku a v Nizozemsku již před 15 lety.

Zaostávání ČR je potvrzeno v dalším grafu A9, kde jsou porovnána data počtu usmrcených v zemích EU vztažená na počet obyvatel v letech 2009 a 2015. Je dokumentem informujícím o tom, jak se přibližujeme cíli dosáhnout v roce 2020 průměrné úrovně zemí EU.

Graf A9: Porovnání vývoje počtu usmrcených na 1 mil. obyvatel v zemích EU v roce 2009 a 2015



Zdroj: EU – CARE, CDV

Přestože se slibné tempo poklesu usmrcených v EU zastavilo a poprvé od roku 2001 počet usmrcených stoupl oproti předchozímu roku o cca 1 %, nic to nezměnilo na prohlubujícím se

## BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PŘÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

propadu České republiky v pořadí členských zemí. V ČR stoupl v roce 2015 počet usmrcených oproti předchozímu roku o 6,7 %. Tempo snižování smrtelných následků silně zaostává za ostatními členskými státy EU, což dokladuje grafické znázornění procentního poklesu počtu usmrcených dosaženého v roce 2015 oproti roku 2009 v grafu 4 Zprávy.

**V ČR se v roce 2015 snížil počet usmrcených oproti roku 2009 o 18,5 % tedy v průměru o 3,1 % ročně.** Ve stejném období se dosáhlo:

na Slovensku (SK) celkové snížení o 28 % a v průměru o 4,7 % ročně,

v Polsku, Maďarsku a Slovensku (V3) snížení o 24,3 %, v průměru o 4,1 % ročně,

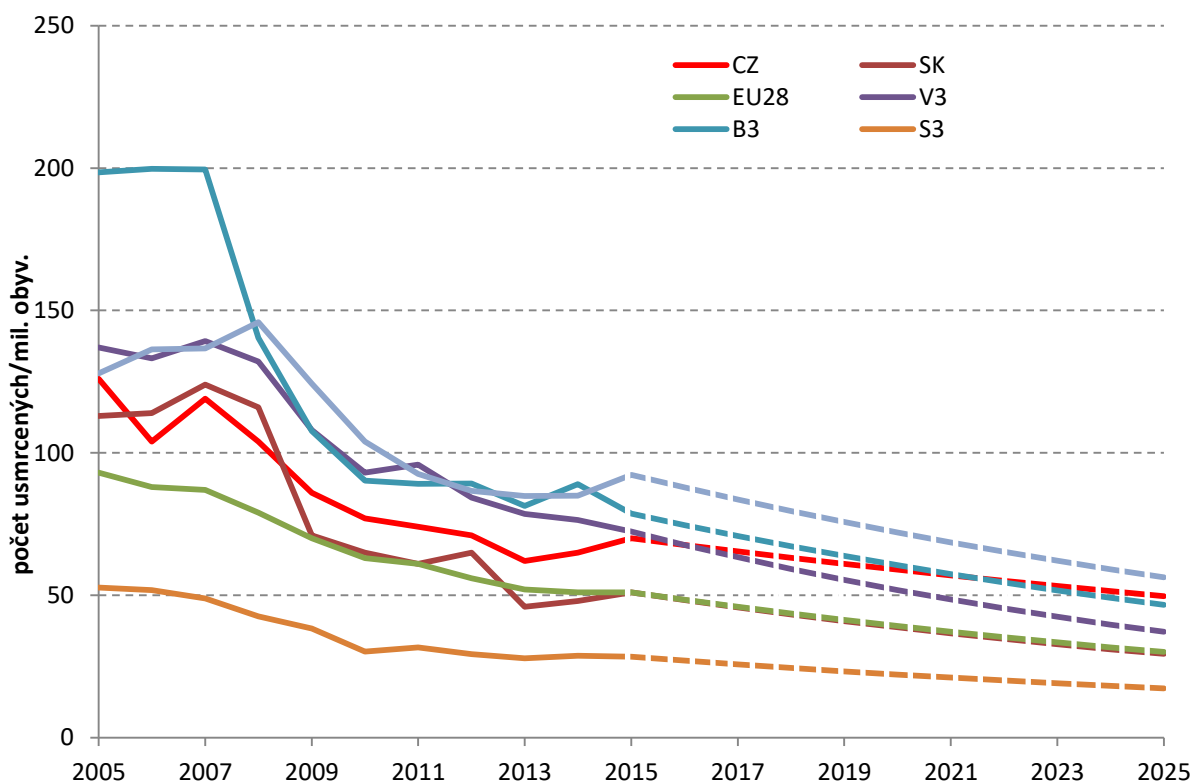
v Litvě, Lotyšsku, Estonsku (B3) snížení o 27,0 % a v průměru o 4,5 % ročně,

v zemích bezpečné trojky – Švédsku, Nizozemsku, Velká Británii (S3) celkové snížení o 29,0 % a v průměru o 4,8 % ročně,

v zemích v roce 2009 nejnebezpečnějších – Rumunsku, Řecku, Chorvatsku (U3) celkové snížení o 38,0 % a v průměru o 6,3 % ročně,

v celé EU celkové snížení o 26,4 % a v průměru o 4,4 % ročně.

*Graf A10: Srovnání očekávaného vývoje vybraných skupin členských zemí EU (2000–2015 až 2020 – výhled)*



*Zdroj: EU – CARE, CDV*

**Z uvedeného přehledu lze odvodit, že pokud bude vývoj péče o bezpečnost silničního provozu v České republice a v ostatních zemích EU probíhat stejným tempem jako**



## **BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS**

**dosud, posune se Česká republika v roce 2020 na 25. místo a v horizontu 2025 bude nejnebezpečnější zemí v Evropské unii – viz graf A10.**

Tato prognóza vychází z podrobných údajů pro jednotlivé členské země EU.

Změny v postavení ČR od roku 2001 dokumentuje Tab A4a a 4b.

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

Tab. A4Aa: Vývoj počtu usmrcených na mil. obyv. v EU 2000–2010

pořadí v EU	rok 2000	rok 2001	rok 2002	rok 2003	rok 2004	rok 2005	rok 2006	rok 2007	rok 2008	rok 2009	rok 2010
1	MT 39	MT 41	MT 41	MT 40	MT 33	MT 42	MT 27	MT 35	MT 37	GB 38	SE 28
2	GB 61	GB 61	GB 60	SE 59	NL 49	NL 46	NL 45	NL 43	NL 41	NL 39	GB 30
3	SE 67	NL 62	NL 61	GB 62	SE 53	SE 49	SE 49	GB 50	SE 43	SE 39	NL 32
4	NL 68	SE 66	SE 63	NL 63	GB 56	GB 55	GB 54	SE 52	GB 43	DE 51	MT 36
5	FI 77	DK 81	FI 80	FI 73	DK 68	DK 61	DK 56	DE 60	DE 54	MT 51	DE 45
6	DE 91	FI 84	DE 83	DK 80	DE 71	DE 65	DE 62	FI 72	IE 63	FI 52	DK 46
7	DK 93	DE 85	DK 86	DE 80	FI 72	FI 72	FI 64	FR 73	FI 65	IE 53	IE 47
8	RO 110	IE 107	IE 96	IE 85	FR 89	FR 85	FR 74	DK 75	FR 67	DK 55	FI 51
9	IE 111	RO 109	RO 110	FR 98	IE 94	AT 94	IE 87	IE 78	ES 68	ES 59	ES 53
10	SK 116	SK 114	SK 113	RO 102	IT 106	IE 97	AT 88	AT 83	LU 72	FR 66	EE 59
11	HU 117	AT 119	AT 119	IT 114	AT 108	IT 101	LU 92	ES 85	DK 74	SK 71	FR 64
12	AT 122	HU 121	BG 122	AT 115	LU 110	LU 102	PT 92	IT 88	IT 81	IT 72	LU 64
13	BG 124	BG 124	IT 122	BE 117	BE 112	ES 103	ES 93	PT 92	AT 82	EE 73	SK 65
14	IT 124	IT 125	FR 125	LU 118	ES 112	BE 104	IT 98	LU 97	PT 84	AT 76	AT 66
15	FR 133	<b>CZ 130</b>	BE 127	SK 120	RO 112	SK 113	BE 102	BE 101	BE 88	PT 80	SI 67
16	BE 144	FR 134	ES 131	EE 121	SK 112	PT 119	<b>CZ 104</b>	CY 117	EE 99	HU 82	IT 70
17	ES 144	ES 136	CY 133	SI 121	BG 121	BG 123	SK 114	<b>CZ 119</b>	HU 99	SI 84	CY 73
18	<b>CZ 145</b>	CY 140	SI 135	BG 122	PT 124	RO 123	CY 116	HU 122	<b>CZ 104</b>	<b>CZ 86</b>	HU 74
19	HR 146	SI 140	<b>CZ 140</b>	ES 130	EE 126	EE 125	RO 122	SK 124	CY 106	BE 88	BE 77
20	EE 149	BE 145	LU 140	HU 131	HU 128	<b>CZ 126</b>	HU 129	BG 133	SI 106	CY 89	<b>CZ 77</b>
21	SI 158	PL 145	HU 140	CY 136	<b>CZ 135</b>	HU 127	SI 131	RO 133	SK 116	LU 97	PT 80
22	CY 161	EE 146	HR 141	<b>CZ 142</b>	HR 137	SI 129	BG 135	HR 144	GR 139	LT 116	LT 95
23	PL 163	HR 146	GR 149	GR 146	SI 137	HR 138	PL 137	GR 145	BG 141	LV 117	HR 99
24	LU 175	LU 159	PL 152	PL 148	PL 150	CY 139	HR 142	EE 146	PL 143	PL 120	PL 102
25	LT 183	PT 163	PT 160	PT 148	GR 151	PL 143	GR 149	PL 146	LV 144	BG 121	LV 103
26	PT 184	GR 172	EE 164	HR 158	CY 160	GR 150	EE 151	SI 146	RO 148	HR 127	BG 105
27	GR 187	LT 202	LT 201	LT 205	LT 218	LV 196	LV 183	LV 190	HR 154	GR 130	GR 112
28	LV 267	LV 236	LV 238	LV 228	LV 222	LT 230	LT 231	LT 228	LT 155	RO 137	RO 117
	<b>EU28 117</b>	<b>EU28 113</b>	<b>EU28 110</b>	<b>EU28 104</b>	<b>EU28 97</b>	<b>EU28 93</b>	<b>EU28 88</b>	<b>EU28 87</b>	<b>EU28 79</b>	<b>EU28 70</b>	<b>EU28 63</b>

Zdroj: Tab 3a, 3b EU – CARE

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

Tab. A4b: Vývoj počtu usmrcených na mil. obyv. v EU 2000–2015 a předpoklad 2016–2020

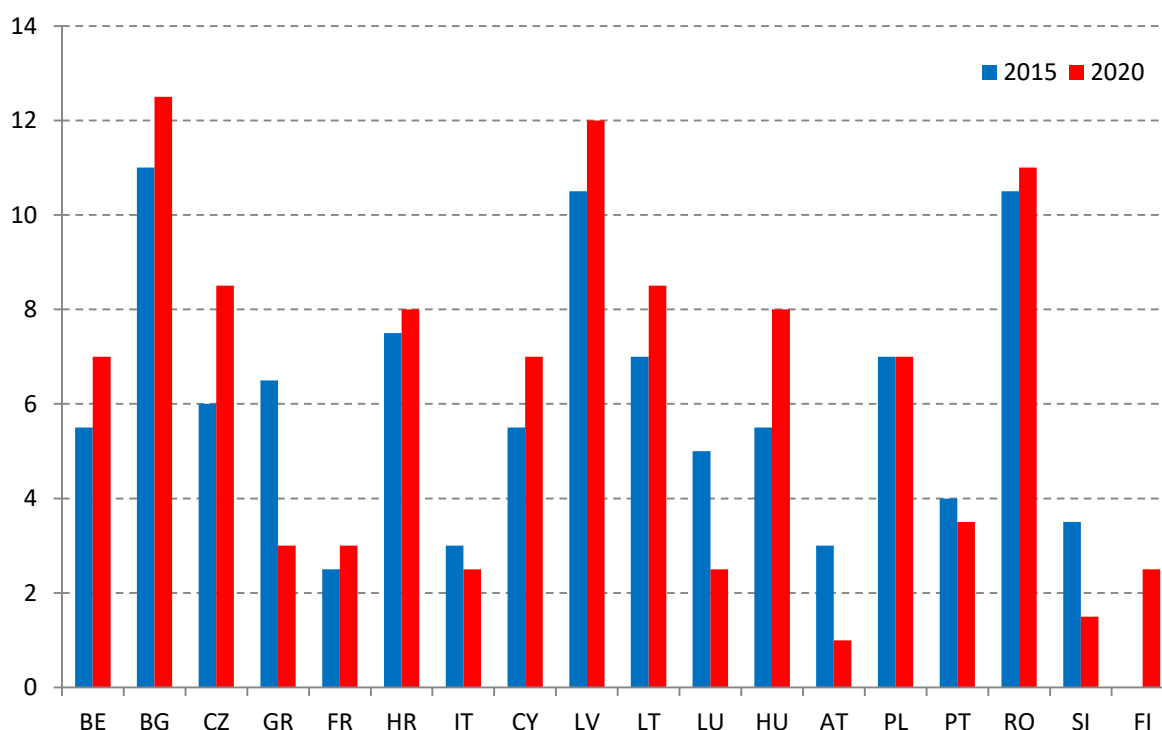
pořadí v EU	rok 2010	rok 2011	rok 2012	rok 2013	rok 2014	rok 2015	rok 2016	rok 2017	rok 2018	rok 2019	rok 2020
1	SE 28	GB 31	MT 22	SE 27	MT 24	MT 26	MT 23	MT 21	MT 19	MT 17	MT 15
2	GB 30	NL 33	GB 28	NL 28	NL 28	NL 27	NL 25	NL 24	NL 22	NL 21	DK 19
3	NL 32	SE 34	DK 30	GB 28	SE 28	SE 27	SE 25	SE 24	SE 22	SE 21	NL 20
4	MT 36	DK 40	SE 30	DK 34	GB 29	GB 29	GB 28	DK 26	DK 23	DK 21	SE 20
5	DE 45	IE 41	NL 34	ES 36	DK 32	DK 31	DK 28	GB 27	GB 25	GB 24	ES 23
6	DK 46	ES 44	IE 35	DE 41	ES 36	ES 35	ES 32	ES 29	ES 27	ES 25	GB 23
7	IE 47	DE 49	ES 41	IE 41	DE 42	IE 36	IE 34	IE 32	IE 30	IE 28	IE 26
8	FI 51	MT 51	DE 45	MT 43	IE 42	DE 43	DE 42	DE 41	DE 39	DE 38	DE 37
9	ES 53	FI 54	FI 47	SK 46	FI 42	FI 48	FI 47	EE 45	EE 43	EE 40	EE 38
10	EE 59	SK 61	FR 58	FI 48	SK 48	EE 51	EE 48	SK 46	SK 43	SK 41	SK 39
11	FR 64	AT 62	CY 59	FR 51	AT 51	SK 51	SK 48	FI 47	FI 46	AT 44	AT 42
12	LU 64	FR 63	HU 61	CY 51	CY 52	FR 54	AT 52	AT 49	AT 47	SI 45	SI 43
13	SK 65	LU 64	IT 62	AT 54	SI 52	AT 55	FR 52	FR 51	SI 48	FI 46	FI 45
14	AT 66	HU 64	AT 63	IT 57	FR 53	IT 56	IT 54	SI 51	FR 49	FR 47	LU 45
15	SI 67	IT 65	SI 63	HU 60	IT 56	SI 58	SI 55	IT 51	IT 49	IT 47	IT 45
16	IT 70	SI 69	LU 65	EE 61	EE 59	PT 60	PT 57	PT 55	PT 52	LU 49	FR 46
17	CY 73	<b>CZ 74</b>	SK 65	PT 61	PT 61	LU 64	LU 60	LU 56	LU 52	PT 50	GR 46
18	HU 74	EE 76	EE 66	SI 61	HU 63	HU 66	HU 64	CY 61	GR 56	GR 51	PT 47
19	BE 77	BE 78	PT 68	<b>CZ 62</b>	LU 64	BE 67	CY 64	BE 61	CY 58	CY 55	CY 53
20	<b>CZ 77</b>	PT 84	BE 69	BE 65	BE 65	CY 67	BE 64	GR 61	BE 58	BE 56	PL 53
21	PT 80	CY 85	<b>CZ 71</b>	GR 80	<b>CZ 65</b>	<b>CZ 70</b>	GR 67	HU 61	HU 59	HU 57	BE 53
22	LT 95	LV 86	BG 82	BG 83	GR 73	GR 74	<b>CZ 68</b>	<b>CZ 65</b>	PL 62	PL 57	HU 55
23	HR 99	BG 89	LV 87	LU 84	HR 73	PL 77	PL 72	PL 66	<b>CZ 63</b>	<b>CZ 61</b>	HR 57
24	PL 102	HR 97	GR 89	HR 86	PL 84	LT 80	LT 75	LT 71	HR 66	HR 61	LT 59
25	LV 103	LT 97	HR 91	LT 86	BG 91	HR 82	HR 76	HR 71	LT 66	LT 62	<b>CZ 59</b>
26	BG 105	RO 100	PL 93	LV 88	LT 91	LV 95	RO 89	RO 84	RO 79	RO 74	RO 70
27	GR 112	GR 103	LT 101	PL 88	RO 91	RO 95	LV 92	LV 89	LV 86	LV 83	LV 80
28	RO 117	PL 109	RO 102	RO 93	LV 106	BG 98	BG 95	BG 91	BG 88	BG 85	BG 82
	<b>EU28 63</b>	<b>EU28 61</b>	<b>EU28 56</b>	<b>EU28 52</b>	<b>EU28 51</b>	<b>EU28 51</b>	<b>EU28 48</b>	<b>EU28 46</b>	<b>EU28 44</b>	<b>EU28 41</b>	<b>EU28 39</b>

## BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PŘÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Postavení ČR: 15. místo (2001), 22. místo (2003), 16. místo (2006), 20. místo (2010), 17. místo (2011), 21. místo (2015) – výhled 25 (2020) (na základě vývoje 2009–2015).

V roce 2009 byla ČR na 18. místě a s počtem 86 usmrcených osob na 1 mil. obyvatel překračovala o 23 % průměr zemí EU. V roce 2015 klesla ČR na 21. místo a s počtem 70 usmrcených osob na 1 mil. obyvatel překračovala již o 36 % průměr zemí EU. Nejen, že se ČR nepodařilo předstihnout Portugalsko, Maďarsko a Slovinsko, jejichž pozice byla v roce 2009 jen málo lepší, ale naopak byla ještě předstižena za ní umístěným Lucemburskem, Kypr a Belgií.

*Graf A11: Počet let zaostávání za průměrem EU28 u jednotlivých zemí v letech 2015 a 2020 (výhled)*



*Zdroj: EU – CARE*

*Poznámka: Zaostávání ČR se stále prohlubuje (ostatní státy jsou lepší než průměr – DK, DE, EE, IE, MT, NL, SK, SE, GB)*

## **A5 PLNĚNÍ NSBSP 2020 DLE ÚROVNÍ ODPOVĚDNOSTI**

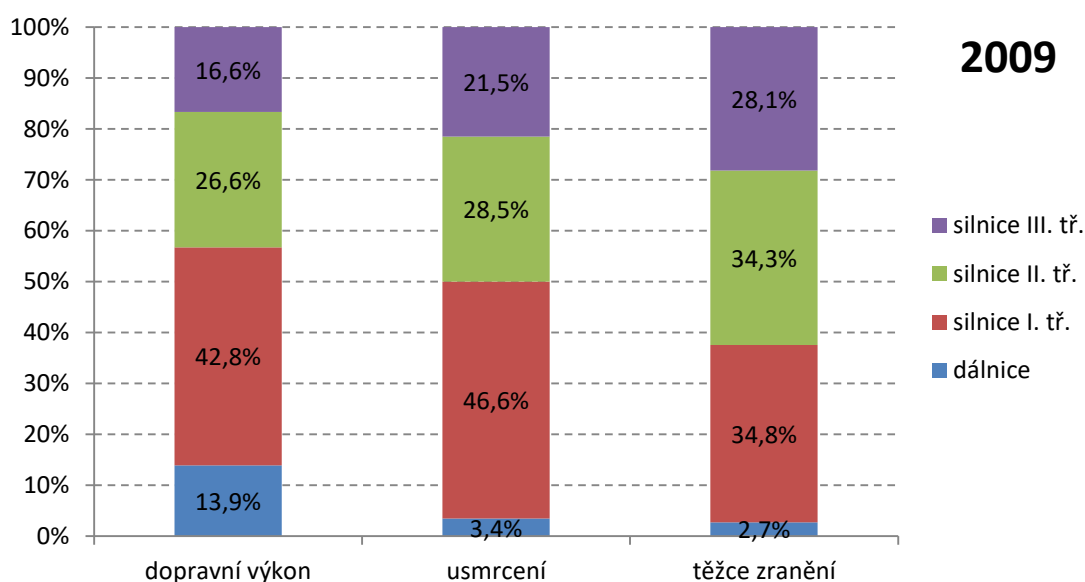
V průběhu pravidelných hodnocení plnění NSBSP 2020 se ukázala účelnost provázání aktivit směřujících ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu s odpovědností jejich vlastníků, případně organizací pověřených výkonem vlastnických práv:

- stát (ŘSD ČR) – dálnice, silnice I. třídy,
- kraje – silnice II. a III. třídy,
- obce – místní komunikace.

Hlavní město Praha je posuzováno jako jeden celek bez rozlišení druhu komunikací, pouze jsou vyjmuty dálnice a rychlostní komunikace. Stejně tak jako jeden celek jsou posuzovány i místní komunikace.

Pro posouzení vývoje počtu usmrčených a těžce zraněných dle druhu komunikací a hodnocení jejich bezpečnosti je třeba vzít v úvahu jejich význam v dopravním systému, respektive jaký dopravní výkon zajišťují. Ve vazbě na dopravní výkon lze pak objektivně posoudit úroveň jejich bezpečnosti. Problémem je však stanovení dopravního výkonu samotného. V ČR je dopravní výkon odvozován ze sčítání dopravy a je k dispozici pro dálnice a silnice I., II. a III. tříd. Pro místní komunikace a komunikace na území hlavního města Prahy není dopravní výkon znám.

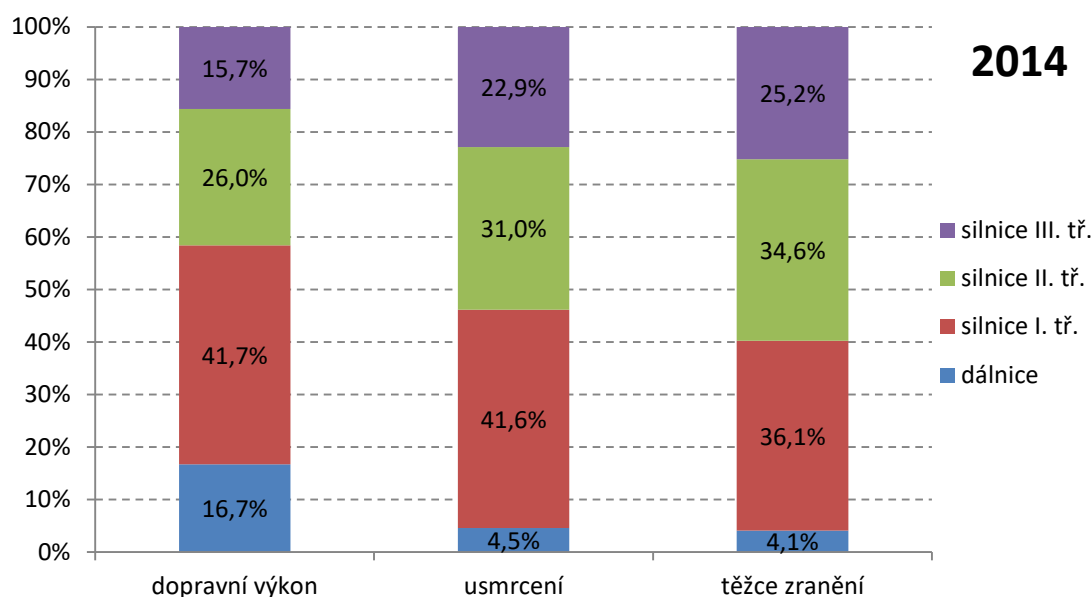
*Graf A12: Distribuce dopravního výkonu a následků nehod dle druhu komunikací v roce 2009*



*Zdroj: MD ČR, ŘSDP PP ČR, CDV*

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

Graf A13: Distribuce dopravního výkonu a následků nehod dle druhu komunikací v roce 2014



Zdroj: MD ČR, ŘSDP PP ČR, CDV

**Mezi rokem 2009 a 2014 nedošlo k žádným zásadním změnám v distribuci dopravního výkonu.** Je třeba zdůraznit, že mírné zvýšení podílu dopravního výkonu na dálnicích (o 2,8 %) snížilo prakticky rovnoměrně podíl dopravního výkonu na silnicích všech tříd. Adekvátně to platí souhrnně o komunikacích ve vlastnictví státu, jejichž podíl na dopravním výkonu se zvýšil o 1,9 %. V důsledku nízkého počtu nehod na dálnicích se však podílí v menší míře na počtu usmrcených (52,1 %) a zejména na počtu těžce zraněných (36,6 %). Z porovnání těžkých následků nehod vztahených na dopravní výkon jednoznačně vyplývá vysoký bezpečnostní standard, který dálnice poskytují svým uživatelům. Varující je však skutečnost neúměrně vyššího podílu závažných následků nehod v roce 2014.

### Dálnice a silnice I. třídy

Základní údaje o vývoji počtu usmrcených a těžce zraněných na dálnicích a silnicích I. tříd, které jsou v odpovědnosti MD, respektive ŘSD ČR, shrnují následující tabulky v celkovém souhrnu (Tabulka A5) a s rozdělením na dvě kategorie (dálnice – Tabulka A6 silnice I. tříd – Tabulka A7).

# BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

## 1.1 Dálnice a silnice I. třídy celkem:

Při hodnocení počtu usmrcených a těžce zraněných na dálnicích a silnicích I. třídy je nutno zdůraznit, že tyto komunikace přenášejí více než polovinu dopravního výkonu – 58,4 %<sup>5</sup>. Souhrnně na nich v roce 2014 připadlo 8,6 usmrcených osob na 1 mld. ujetých vozokm a 27,1 těžce zraněných osob na 1 mld. ujetých vozokm.

Tab. A5: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na dálnicích, rychlostních komunikacích a silnicích I. třídy

rok	2009	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	349	319	297	243	244	284	212	140
těžce zraněno	962	838	755	776	767	739	728	577
ekvivalent závažnosti nehod	590	529	486	437	436	469	394	284

Zdroj: ŘSDP ČR, CDV

Souhrnně lze konstatovat, že **situace se na této kategorii komunikací neustále zhoršuje** a v porovnání s rokem 2014 zaznamenává ještě větší propad než v předchozích letech. **V roce 2015 nebyl splněn žádný z očekávaných předpokladů.**

### Dálnice

Ke konci roku 2015 bylo v ČR v provozu 776 km dálnic, jejich délka se za 6 let prodloužila o pouhých 47 km, tj. o 6,4 %.

Dálnice přenášely v roce 2014 16,7 % z celkového dopravního výkonu. V roce 2014 na nich připadlo 3,0 usmrcených osob na 1 mld. ujetých vozokm a 9,6 těžce zraněných osob na 1 mld. ujetých vozokm.

Z hlediska závažných následků nehod (Tab. A6) došlo v roce 2015 k nárůstu počtu usmrcených oproti roku 2014 o 6 osob, tedy k historicky nejvyšší úrovni. Tento počet je dvojnásobný oproti stanovenému předpokladu (!!!). Naopak potěšitelný je pokles počtu těžce zraněných o 26 osob, který je dokonce nižší než stanovený předpoklad. Tato skutečnost se projevila i v **porovnání ekvivalentu závažnosti nehod, který sice zůstal prakticky na**

<sup>5</sup> Údaje o dopravních výkonech jsou převzaty z publikace *Silnice a dálnice v ČR, za rok 2015 nejsou dosud k dispozici*

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

úrovni roku 2014, je ale stále vyšší než v roce 2009 a především je o polovinu vyšší než stanovený předpoklad. I při uvedeném nárůstu délky dálnic nelze považovat vývoj nehodovosti na dálnicích za uspokojivý.

Tab. A 6: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na dálnicích

rok	2009	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	24	21	20	23	24	30	15	10
těžce zraněno	70	82	59	67	78	52	53	42
ekvivalent závažnosti nehod	42	42	35	40	44	43	28	21

Zdroj: ŘSDP ČR, CDV

### 1.2 Silnice I. třídy (vč. rychlostních komunikací)

Ke konci roku 2014 bylo v ČR v provozu 6 233 km silnic I. tříd (vč. rychlostních komunikací), proporcionalně k jejich celkové délce se jejich délka do roku 2015 prakticky nezměnila – za 5 let se prodloužila o pouhých 35 km, tj. o 0,6 %. Z toho délka sítě rychlostních silnic se prodloužila z 370 km, v roce 2009, na 459 km v roce 2014.

Silnice I. třídy (vč. rychlostních komunikací) přenášejí 41,7 % z celkového dopravního výkonu. Jsou tedy nejvýznamnější součástí silniční sítě. V roce 2014 na nich připadlo 10,9 usmrcených osob na 1 mld. ujetých vozokm a 34,1 těžce zraněných osob na 1 mld. ujetých vozokm.

Z hlediska závažných následků nehod (Tabulka A7) došlo na silnicích I. tříd vč. rychlostních komunikací v roce 2015 k výraznému nárůstu počtu usmrcení o 34 osob oproti roku 2014, tj. o 15,4 %, což je více než trojnásobek celostátního průměru, který činil 4,9 %. Oproti roku 2009 jejich počet poklesl o 21,8 %, což je ve srovnání s celostátním průměrem (20,4 %) nepatrně lepší výsledek. Oproti stanovenému předpokladu však bylo usmrceno o 57 osob více. Alarmující upozornění reagující na stagnaci v roce 2014 oproti předchozímu roku prokázalo svou oprávněnost.

Nepříznivě lze hodnotit i počet těžce zraněných, který zaznamenal pokles pouze o 2 osoby oproti roku 2014 (0,3 %), celostátně o 8,0 %.



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

Tab. A7: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na silnicích I. třídy (vč. rychlostních komunikací)

rok	2009	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	325	298	277	220	220	254	197	130
těžce zraněno	892	756	696	709	689	687	675	535
ekvivalent závažnosti nehod	548	487	451	397	392	426	366	264

Zdroj: ŘSDP ČR, CDV

Souhrnně lze tedy hodnotit vývoj závažných následků nehod na silnicích I. tříd, vč. rychlostních komunikací jako nepříznivý a jeho výsledky v roce 2015 již výrazně zaostávají za vytýčeným předpokladem.

### 1.3 Silnice II. a III. třídy

Silnice II. a III. tříd jsou ve správě krajů. V roce 2015 jejich délka byla 48 717 km, z toho bylo 14 587 km silnic II. tříd a 34 130 km silnic III. tříd. Tyto silnice tvoří 87,4 % z celkové délky silniční sítě.

Silnice II. a III. tříd souhrnně přenášejí 41,3 % z celkového dopravního výkonu. Souhrnně na nich v roce 2015 připadlo 13,1 usmrcených osob na 1 mld. ujetých vozokm a 49,5 těžce zraněných osob na 1 mld. ujetých vozokm. Z toho na silnicích II. tříd připadlo 11,8 usmrcených osob na 1 mld. ujetých vozokm a 43,9 těžce zraněných osob na 1 mld. ujetých vozokm. Na silnicích III. tříd připadlo 15,4 usmrcených osob na 1 mld. ujetých vozokm a 59,0 těžce zraněných osob na 1 mld. ujetých vozokm. **Silnice III. tříd jsou z hlediska dopravního výkonu vůbec nejnebezpečnější částí silniční sítě.**

Souhrnný pohled na vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na silnicích II. a III. třídy poskytuje následující Tabulka A8.

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

Tab. A8: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na silnicích II. a III. třídy

rok	2009	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	349	275	273	234	285	267	212	140
těžce zraněno	1 601	1 367	1 306	1 098	1 139	1 008	1 212	961
ekvivalent závažnosti nehod	749	617	600	509	570	519	515	380

Zdroj: ŘSDP ČR, CDV

Na silnicích II. a III. tříd lze konstatovat **zlepšení situace v roce 2015 oproti roku 2014 u všech závažných následků nehod**. Při porovnání s celostátním průměrem jsou docílené poklesy lepší ve všech hodnotách.

Souhrnně však **v roce 2015 nebylo zdaleka dosaženo předpokládaného počtu smrtelných následků nehod**. Naopak významně poklesl počet těžce zraněných mnohem lepší než předpoklad. Ekvivalent závažnosti nehod se souhrnně přiblížil předpokládané hodnotě. Zde se ukazuje přednost ekvivalentu závažnosti nehod, který je schopen shrnout rozdílné trendy ve vývoji závažných následků nehod.

### 1.4 Místní komunikace

Místní komunikace jsou v odpovědnosti obcí s rozšířenou působností a obcí. Jejich délka je cca 75 tis. km, je tedy o téměř 20 tis. km delší než síť extravilánových komunikací. Jejich dopravní zatížení je podstatně nižší, ale k jejímu přesnějšímu stanovení nejsou dostupné podklady. Hrají však klíčovou roli pro dopravu místního významu, která je tvořena významným podílem nemotorové dopravy. Vzhledem k nedostupnosti podrobnějších údajů charakterizujících jejich stavební uspořádání a provozní podmínky jsou posuzovány v celkovém souhrnu jako jedna kategorie, stav v jednotlivých obcích se bude pochopitelně výrazně lišit.

**Souhrnně došlo na místních komunikacích k horšímu vývoji oproti celostátnímu. Na místních komunikacích se nepodařilo naplnit vytyčený předpoklad pro rok 2015 ani v jednom ze sledovaných ukazatelů.**

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

Tab. A9: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na místních komunikacích

Rok	2009	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	121	108	106	99	96	99	73	48
těžce zraněno	910	842	894	871	818	757	689	546
ekvivalent závažnosti nehod	349	319	330	317	301	288	245	185

Zdroj: ŘSDP ČR, CDV

### 1.5 Síť komunikací hl. m. Prahy (bez dálnic, rychlostních a účelových komunikací)

Nehodovost na území hl. m. Prahy je evidována ve statistikách dopravní nehodovosti bez odlišení kategorie komunikací (tj. bez dálnic, rychlostních a účelových komunikací), které jsou souhrnně hodnoceny jako jedna kategorie.

Tab. A 10: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na komunikacích hl. m. Prahy (bez dálnic, rychlostních a účelových komunikací)

rok	2009	2011	2012	2013	2014	2015	2015 předpoklad	2020 předpoklad
usmrceno do 24 h	39	39	25	29	18	24	24	16
těžce zraněno	345	273	234	223	198	174	261	207
ekvivalent závažnosti nehod	125	107	84	85	68	68	89	68

Zdroj: ŘSDP ČR, CDV

Z hlediska závažných následků nehod nebylo v loňském roce dosaženo na komunikacích hl. m. Prahy pokračování mimořádně kvalitního výsledku. Pokazil jej nárůst počtu usmrcených o 6 osob. Dosáhl však předpokladu roku 2015. Počet těžce zraněných osob opět pokračoval v mírném poklesu, ale díky výsledkům předchozích let již překročil cílový stav roku 2020 – pokles o 49,6 %. Tento vývoj se přirozeně projevil i v ekvivalentu závažnosti nehod, který ve srovnání s rokem 2009 poklesl o 46,1 % a je tedy téměř dvojnásobně lepší než celostátní průměr (24,5 %).

## **BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS**

**Souhrnně je vývoj závažných následků nehod na komunikacích hl. m. Prahy ukázkovým příkladem řešení nehodovosti v naší republice. Ekvivalent závažnosti nehod dosáhl úrovně vytyčené pro cílový rok 2020 a počet těžce zraněných je dokonce nižší.**

## A 6 PLNĚNÍ NSBSP 2020 DLE KRAJŮ

Zhodnocení plnění NSBSP 2020 se zaměřuje na porovnání výsledků roku 2015 s výchozím rokem 2009, který je základem, ke kterému byly vztaženy strategické cíle, kterých by mělo být dosaženo v roce 2020. Pro porovnání dosažené úrovně jsou také uvedeny předpokládané hodnoty, kterých mělo být dosaženo v roce 2015 a které signalizují šanci naplnění cílů stanovených pro cílový rok 2020.

Hodnocení je strukturováno dvojím způsobem a to:

na silnicích II. a III. tříd, které jsou ve vlastnictví krajů a zajištění jejich provozuschopnosti je ve výhradní kompetenci příslušného kraje,

na všech komunikacích ležících na území kraje, tj. včetně těch, které jsou ve vlastnictví státu, obcí případně dalších vlastníků.

### **Plnění na silnicích II. a III. tříd**

Toto hodnocení a zejména porovnání mezi kraji dává ve své podstatě doklad o péči vlastníka o majetek v jeho vlastnictví.

Souhrnně na silnicích II. a III. tříd došlo k mírnému zlepšení situace v roce 2015 oproti roku 2014 u všech závažných následků nehod. Při porovnání s celostátním průměrem jsou na těchto komunikacích výsledky pozitivní u smrtelných následků nehod, u těžce zraněných i u ukazatele závažnosti nehod. Oproti roku 2009 poklesl počet usmrcených o 23,5 %, počet těžce zraněných o 37,0 % a ukazatel závažnosti nehod o 30,8 %. Opět všechny ukazatele jsou lepší než celostátní průměr. Dosažený ukazatel závažnosti nehod odpovídá vytýčenému předpokladu pro rok 2015, počet usmrcených je však vyšší, naopak počet těžce zraněných výrazně nižší.

Jednotlivé kraje se však výrazně liší. Byl proveden podrobnější rozbor strukturovaný na silnice II. třídy a silnic III. třídy a s odlišením intravilánu a extravilánu.

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

Tabulka A11: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 na silnicích II. třídy v extravilánu a intravilánu

		2009	2014	2015	2015/2009
		počet	počet	počet	změna v %
II. třída intravilán	usmrceno do 24 h	42	43	33	-21,4
	těžce zraněno	357	281	232	-35,0
	ukazatel závažnosti nehod	525	453	364	-30,7
II. třída extravilán	usmrceno do 24 h	157	121	117	-25,5
	těžce zraněno	523	378	327	-37,5
	ukazatel závažnosti nehod	1151	862	795	-30,9

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Na silnicích II. tříd v intravilánu došlo souhrnně ke stejnému poklesu závažných následků nehod mezi roky 2009 a 2015 jako na silnicích v extravilánu.

Tato odlišnost ve vývoji se přirozeně odrazila i v nepatrné změně podílu následků nehod.

V roce 2009 byl podíl

- usmrcených 21,1 %,
- těžce zraněných 40,5 %,
- koeficient závažnosti nehod 31,3 %.

na celkových následcích nehod na silnicích II. tříd v intravilánu.

V roce 2015 se tyto podíly změnilly u

- usmrcených na 22,0 %,
- těžce zraněných na 41,5 %,
- koeficient závažnosti nehod na 31,4 %.

Na silnicích III. tříd je v porovnání se silnicemi II. tříd vývoj v roce 2015 rozdílný.

Na silnicích v intravilánu se snížil počet usmrcených, počet těžce zraněných se však zvýšil a zvýšil se také ukazatel závažnosti nehod. Na silnicích v extravilánu se počet usmrcených mírně zvýšil, naopak počet těžce zraněných se snížil a snížil se i ukazatel závažnosti nehod.

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

Tabulka A12: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2015 na silnicích

III. třídy v extravilánu a intravilánu

		2009	2014	2015	2015/2009
		počet	počet	počet	změna v %
III. třída intravilán	usmrceno do 24 h	58	39	34	-41,4
	těžce zraněno	290	193	226	-22,1
	ukazatel závažnosti nehod	522	349	362	-30,7
III. třída extravilán	usmrceno do 24 h	92	82	83	-9,8
	těžce zraněno	431	287	223	-48,3
	ukazatel závažnosti nehod	799	615	555	-30,5

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Tyto rozbory byly ještě dále prohloubeny o rozlišení dle druhu nehody, které uvedené odlišnosti potvrdily. Tímto poskytují pro kraje cenné podklady pro identifikaci nejzávažnějších problémů a návazně jejich cílené řešení.

Na silnicích II. tříd došlo v intravilánu i v extravilánu zhruba ke stejnému snížení závažných následků nehod mezi roky 2009 a 2015 cca o 30 %, což je lepší výsledek než celostátní průměr (24,5 %).

Na silnicích III. tříd byl vývoj rovněž celkově shodný. V intravilánu došlo k většímu snížení smrtelných následků nehod mezi roky 2009 a 2015, naopak na silnicích v extravilánu byl vyšší pokles počtu těžce zraněných. I na těchto komunikacích byl pokles rovněž lepší než celostátní průměr.

Lepšího poklesu usmrcených oproti předpokladu dosáhly kraje Karlovarský, Královéhradecký, Moravskoslezský, Plzeňský a Ústecký. Naopak žádoucího poklesu nedosáhly kraje Jihočeský, Jihomoravský, Karlovarský, Vysočina, Liberecký, Olomoucký, Pardubický, Středočeský a Zlínský.

Lepšího poklesu počtu těžce zraněných osob bylo dosaženo v kraji Jihočeském, Vysočina, Karlovarském, Královéhradeckém, Libereckém, Moravskoslezském, Olomouckém,

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

Karlovarském, Plzeňském, Středočeském a Ústeckém. Naopak předpokládaný pokles nebyl dosažen v kraji Jihomoravském, Moravskoslezském, Pardubickém a Zlínském.

Použití nového ukazatele závažnosti následků nehod umožnilo srovnat rozdílnosti v některých krajích a objektivněji posoudit celkový vývoj. Z tohoto pohledu byl nejlepší celkový vývoj zaznamenán v kraji Karlovarském, Královéhradeckém, Plzeňském, Středočeském a Ústeckém. Naopak v kraji Jihočeském, Jihomoravském, Vysočina, Libereckém, Moravskoslezském, Olomouckém, Pardubickém a Zlínském.

Naplnění předpokladů strategických cílů na silnicích II. a III. tříd je přehledně shrnuto v grafu 6 Zprávy.

Provedená porovnání v předchozích letech dle odpovědnosti vlastníků komunikací na silnicích II. a III. tříd ukázala na značné odlišnosti v jednotlivých krajích a potvrdila potřebnost takto strukturovaného hodnocení i na území celého kraje. Na základě této zkušenosti bylo vyhodnocení rozšířeno i o souhrnné zhodnocení plnění strategických ukazatelů na všech komunikacích na území kraje bez ohledu na vlastnictví komunikace.

V následující Tab. 13 a v grafu A14 jsou dokumentovány počty osob, které zemřely na následky nehod v roce 2015 v jednotlivých krajích a jejich porovnání s vybranými roky 2014, 2011 a 2009.

### Plnění na všech komunikacích kraje

Toto hodnocení a porovnání mezi kraji dává obraz o celkové úrovni nehodovosti na území kraje a bezpečnosti provozu na jeho území. Ostatně občana – uživatele komunikace příliš nezajímá, komu patří silnice, po které jede, pro něj je důležitá její funkčnost.

Tab. A13: Vývoj počtů usmrcených a jejich porovnání v krajích ČR v letech 2009–2015

kraj	2009	2011	2014	2015	2015/ 2014	2015/ 2011	2015/ 2009	2015 předp.	2015/ 2015
hl. m. Praha	40	39	20	25	1,25	0,64	0,63	24	1,04
Středočeský	124	97	116	102	0,88	1,05	0,82	75	1,36
Jihočeský	74	67	63	62	0,98	0,93	0,84	45	1,38
Plzeňský	61	45	40	39	0,98	0,87	0,64	37	1,05
Karlovarský	34	21	15	24	1,60	1,14	0,71	21	1,14

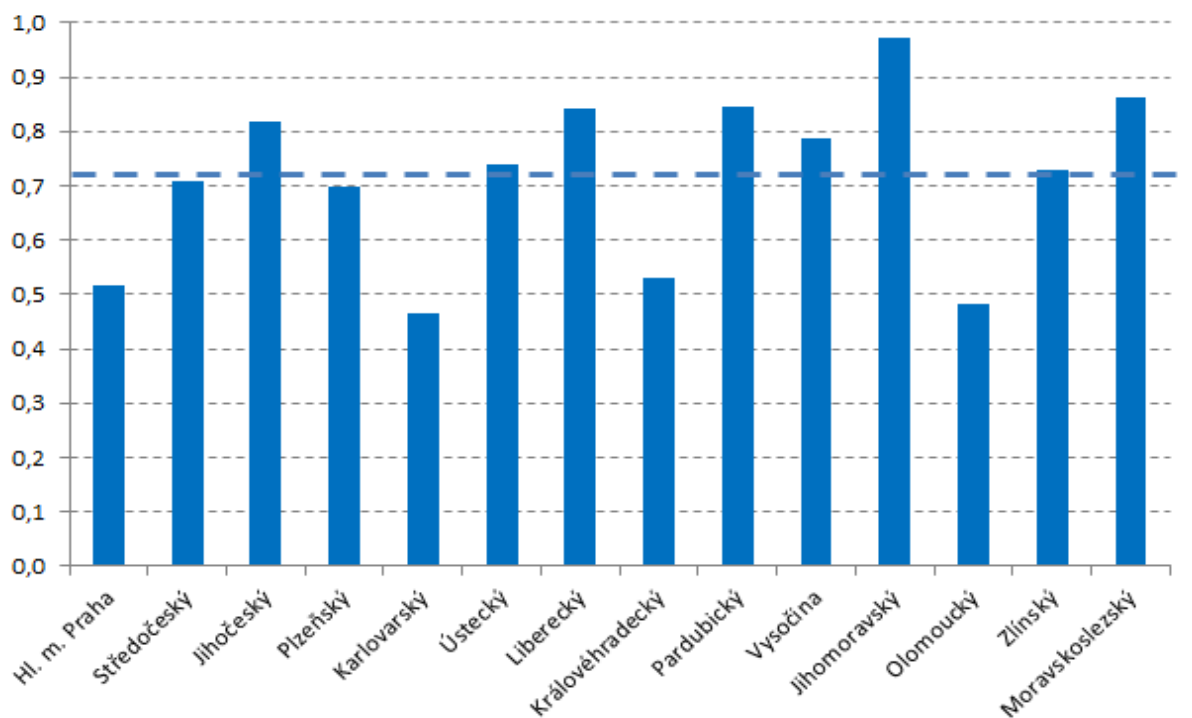


## BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PŘÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Ústecký	72	54	57	44	0,77	0,81	0,61	44	1,00
Liberecký	25	26	28	23	0,82	0,88	0,92	15	1,53
Královéhradecký	53	57	35	34	0,97	0,60	0,64	32	1,06
Pardubický	47	48	34	46	1,35	0,96	0,98	29	1,59
Vysočina	34	33	43	35	0,81	1,06	1,03	21	1,67
Jihomoravský	81	67	66	81	1,23	1,21	1,00	49	1,65
Olomoucký	51	45	28	51	1,82	1,13	1,00	31	1,65
Zlínský	43	38	33	41	1,24	1,08	0,95	26	1,58
Moravskoslezský	93	70	51	53	1,04	0,76	0,57	56	0,95
<b>celkem</b>	<b>832</b>	<b>707</b>	<b>629</b>	<b>660</b>	<b>1,05</b>	<b>0,93</b>	<b>0,79</b>	<b>505</b>	<b>1,31</b>

Zdroj: ŘSDP ČR, CDV

Graf A14: Dosažené snížení počtu usmrcených v roce 2015 v porovnání s rokem 2009 v krajích ČR (čárkovaně průměr ČR)



Zdroj: ŘSDP ČR, CDV

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

V **porovnání s rokem 2014**, kdy v celostátním měřítku došlo k nárůstu počtu usmrcených o 5 %, nejvýraznějšího snížení počtu usmrcených se podařilo dosáhnout v Ústeckém kraji (-23 %), Kraji Vysočina (-19 %) a Libereckém kraji (-18 %). Naopak velmi neúspěšný výsledek s nárůstem počtu usmrcených byl zaznamenán v kraji Olomouckém (+82 %), Karlovarském (+60 %) a Pardubickém (+35 %).

Z hlediska skutečného dopadu opatření realizovaných během 4 let implementace NSBSP 2020 je **klíčové porovnání se stavem v roce 2011**, kdy v celostátním měřítku došlo k poklesu počtu usmrcených o 7 %. Graf A14 názorně demonstruje pořadí krajů dle dosaženého snížení. Dominantní roli hraje Královéhradecký kraj (-40 %), hl. m. Praha (-36 %) a kraj Moravskoslezský kraj (-24 %) a naopak zaostávající pozici s nárůstem počtu usmrcených vykazuje kraj Jihomoravský (+21 %), kraj Karlovarský (+14 %) a Olomoucký (+13 %).

Tento obraz doplňuje **porovnání s rokem 2009** jako výchozím rokem pro nastavení strategických cílů NSBSP 2020, kdy v celostátním měřítku došlo k poklesu počtu usmrcených o 21 %. Dosažené změny v podstatě korespondují s porovnáním s rokem 2011 s tím, že nejlepších výsledků bylo dosaženo v kraji Moravskoslezském (-43 %), Ústeckém (-39 %) a v hl. m. Praha (-37 %). Naopak nejhorších v kraji Vysočina (+3 %) a bez poklesu v kraji Jihomoravském a Olomouckém.

Za klíčové je třeba považovat **porovnání dosaženého stavu s vypočteným předpokladem pro rok 2015**, kdy v celostátním měřítku chybělo k naplnění předpokladu 31 %. **Předpoklad byl naplněn pouze v kraji Moravskoslezském, Ústeckém a hl. m. Praha. Nejvíce zaostávají: Kraj Vysočina, Jihomoravský a Olomoucký.**

V následující Tab. A14 a v grafu A15 jsou dokumentovány počty těžce zraněných osob při dopravních nehodách v roce 2015 v jednotlivých krajích a jejich porovnání s vybranými roky 2014, 2011 a 2009.

Tab. A14: Vývoj počtů těžce zraněných a jejich porovnání v krajích ČR v letech 2009–2015

kraj	2009	2011	2014	2015	2015/ 2014	2015/ 2011	2015/ 2009	2015 předp.	2015/ 2015 předp.
hl. m. Praha	347	279	206	179	0,87	0,64	0,52	263	0,68
Středočeský	556	472	435	393	0,90	0,83	0,71	421	0,93
Jihočeský	237	266	203	194	0,96	0,73	0,82	179	1,08
Plzeňský	146	99	113	102	0,90	1,03	0,70	110	0,93
Karlovarský	114	94	83	53	0,64	0,56	0,46	86	0,62

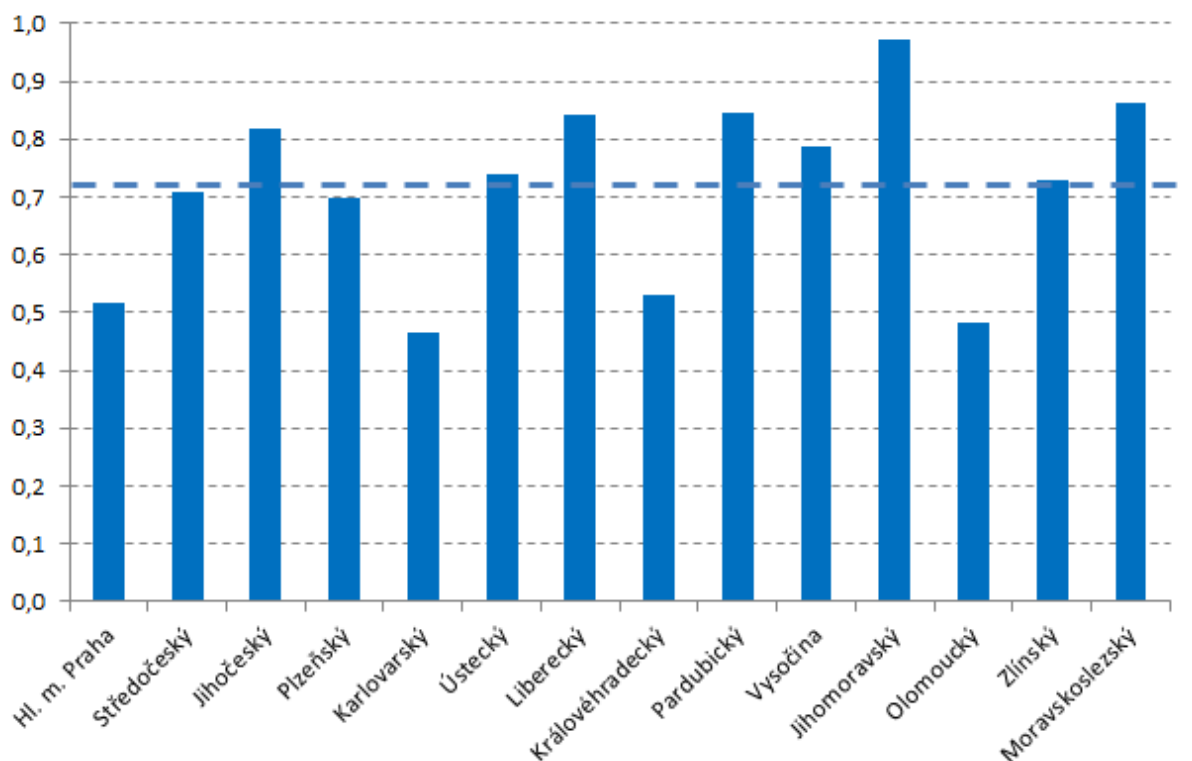
## BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Ústecký	286	233	215	211	0,98	0,91	0,74	216	<b>0,98</b>
Liberecký	145	117	116	122	1,05	1,04	0,84	110	<b>1,11</b>
Královéhradecký	236	206	176	125	0,71	0,61	0,53	179	<b>0,70</b>
Pardubický	193	155	154	163	1,06	1,05	0,84	146	<b>1,12</b>
Vysočina	189	188	158	149	0,94	0,79	0,79	143	<b>1,04</b>
Jihomoravský	301	323	315	293	0,93	0,91	0,97	228	<b>1,29</b>
Olomoucký	241	182	152	116	0,76	0,64	0,48	182	<b>0,64</b>
Zlínský	229	179	184	167	0,91	0,93	0,73	173	<b>0,97</b>
Moravskoslezský	316	299	252	273	1,08	0,91	0,86	239	<b>1,14</b>
<b>celkem</b>	<b>3 536</b>	<b>3 092</b>	<b>2 762</b>	<b>2 540</b>	<b>0,92</b>	<b>0,82</b>	<b>0,72</b>	<b>2 675</b>	<b>0,95</b>

*Zdroj: ŘSDP ČR, CDV*

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

Graf A15: Dosažené snížení počtu těžce zraněných v roce 2015 v porovnání s rokem 2009 v krajích ČR (čárkovaně průměr ČR)



Zdroj: ŘSDP ČR, CDV

V **porovnání s rokem 2014**, kdy v celostátním měřítku došlo k poklesu počtu těžce zraněných o 8 %, nejvýraznějšího snížení počtu těžce zraněných se podařilo dosáhnout v kraji Karlovarském (-36 %), Královéhradeckém (-29 %) a Olomouckém (-24 %). Naopak velmi neúspěšný výsledek s nárůstem počtu těžce zraněných byl zaznamenán v kraji Moravskoslezském (+8 %), Pardubickém (+6 %) a Libereckém (+5 %).

Z hlediska skutečného dopadu opatření realizovaných během 4 let implementace NSBSP 2020 je klíčové **porovnání se stavem v roce 2011**, kdy v celostátním měřítku došlo k poklesu počtu těžce zraněných 18 %. Dominantní roli hraje kraj Karlovarský (-44 %), Královéhradecký (-39 %), hl. m. Praha a Olomoucký (-46 %). Naopak k nárůstu došlo v kraji Pardubickém (+5 %), Libereckém (+4 %) a Plzeňském (+3 %).

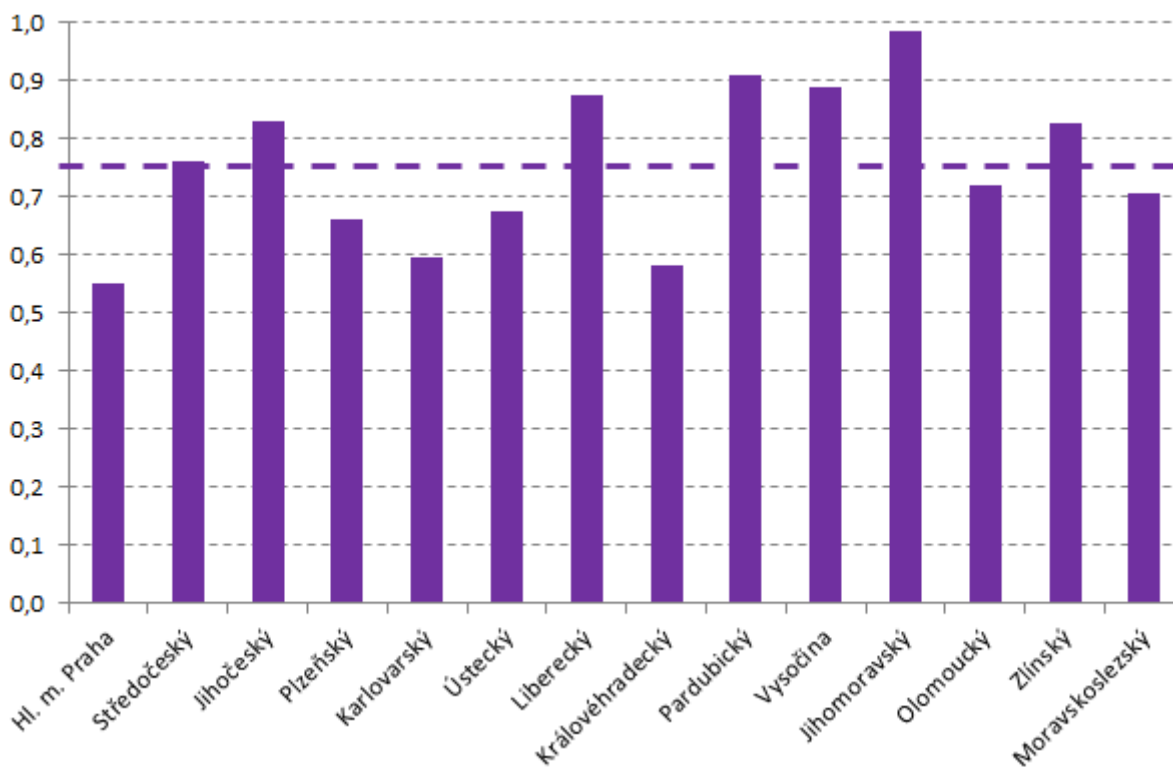
Tento obraz doplňuje **porovnání s rokem 2009** jako výchozím rokem pro nastavení strategických cílů NSBSP 2020, kdy v celostátním měřítku došlo k poklesu počtu těžce zraněných o 28 %. Dosažené změny v podstatě korespondují s porovnáním s rokem 2011 s tím, že nejlepších výsledků bylo dosaženo v kraji Karlovarském (-54 %), Olomouckém (-52 %), hl. m. Praha (-48 %). Naopak zaostávající pozici jen s nepatrným poklesem počtu

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

těžce zraněných vykazují kraje: Jihomoravský (-3 %), Moravskoslezský (-14 %), Pardubický a Liberecký (-16 %).

Za klíčové je třeba považovat **porovnání dosaženého stavu s vypočteným předpokladem pro rok 2015**, kdy v celostátním měřítku bylo dosaženo snížení dokonce o 5 % lepšího, než byl tento vytýčený předpoklad. **Předpoklad byl dosažen ve většině krajů, nejlépe dopadl kraj Karlovarský, Olomoucký a hl. m. Praha. Nejvíce zaostal kraj Jihomoravský a za ním následovaly kraje Pardubický, Vysočina, Liberecký, Jihočeský a Zlínský, které na stanovený předpoklad nedosáhly.**

*Graf A16: Dosažené snížení ekvivalentu závažnosti nehod v roce 2015 v porovnání s rokem 2009 v krajích ČR (čárkovaně průměr ČR)*



*Zdroj: ŘSDP ČR, CDV*

Naplnění předpokladů strategických cílů na komplexně na komunikacích kraje je přehledně shrnuto na grafu 7 Zprávy.

### A7 ANALÝZA PLNĚNÍ DÍLČÍCH CÍLŮ

Pro podporu naplnění stanovených strategických cílů vytýčila NSBSP 2020 dílčí cíle pro jednotlivé specifické problémové oblasti ve snížení počtů usmrcených a těžce zraněných osob. Jejich kvantifikace nekopíruje přesně procentní snížení stanovené ve strategických cílech pro redukci počtu usmrcených (60 %) a počtu těžce zraněných (40 %), ale byla postavena na diferencovaném posouzení reálného dopadu a očekávaného přínosu nápravných opatření uvedených v návazném Akčním programu. Jejich stanovení rovněž vycházelo ze zhodnocení účinnosti obdobných kroků realizovaných v rámci NSBSP 2010.

NSBSP 2020 tak umožňuje cíleně orientovaný přístup ke konkrétním problémovým oblastem a cílený výběr efektivních opatření zaměřený na jejich odstranění. Tím je rovněž možno mnohem výstižněji posoudit dílčí pokrok a citlivěji přizpůsobit použité nástroje, iniciovat jejich případnou změnu nebo i uplatnění nových prostředků.

Vyhodnocení plnění dílčích cílů je strukturováno obdobným způsobem jako vyhodnocení strategických cílů v předchozí kapitole, tj. souhrnně na celostátní úrovni a dále dle členění odpovědnosti vlastníků. Věcné členění odpovídá členění v NSBSP 2020:

**děti** (*účastníci silničního provozu do 15 let*),

**chodci** (*pěší účastníci silničního provozu všech věkových kategorií*),

**cyklisté** (*všech věkových kategorií, včetně přepravovaných osob*),

**motocyklisté** (*motocyklisté a spolujezdcí v kategorii nad 125 ccm*),

**mladí a noví řidiči** (*nehody způsobené řidiči do 24 let a řidiči do dvou let praxe od získání řidičského oprávnění k řízení motorového vozidla*),

**stárnoucí populace** (*účastníci silničního provozu nad 65 let*),

**alkohol a jiné návykové látky při řízení,**

**nepřiměřená rychlost,**

**agresivní způsob jízdy** (*nedání přednosti v jízdě, nesprávný způsob jízdy, jízda/vjetí jednosměrnou ulicí/silnicí*).

Omezená vypovídací schopnost některých skupin, kde je počet závažných následků nízký, (porovnávání v návaznosti na podrobné členění na dílčí cíle a dle druhů komunikací) byla do určité míry vyřešena zavedením nového ekvivalentu závažnosti nehod. Tento ukazatel právě u malých čísel umožňuje objektivnější informaci o celkovém trendu vývoje.

Objektivní vysvětlení jejich vývoje je však třeba interpretovat ve vazbě na nepřímé ukazatele bezpečnosti, které reálně odrážejí změny provozních podmínek.

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

### Děti

Tab. A13: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných dětí (chodci, cyklisté, spolucestující)

děti	chodci		cyklisté		spolucestující+ostatní	
	2009	2015	2009	2015	2009	2015
usmrceno do 24 h	5	5	1	0	8	13
těžce zraněno	104	63	20	22	66	40
ekvivalent závažnosti nehod	31	21	6	6	25	23

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

U počtu usmrcených dětí se jedná o problém malých čísel, na který již bylo výše upozorněno. V roce 2015 oproti roku 2014 došlo k jejich výraznému zvýšení. Toto je však třeba posuzovat s ohledem na mimořádně nízký počet dětí, které zemřely na silnicích v roce 2013, který byl nejnižší v dlouhodobém kontextu. **Alarmujícím faktem však je, že počet usmrcených dětí v roce 2015 je vyšší než ve výchozím roce 2009 a že tento počet vysoce překračuje očekávaný předpoklad (80 %).**

Naopak je pozitivní, že poklesl počet těžce zraněných dětí do té míry, že je nižší než předpokládaná výše. Tomu odpovídá i porovnání s celkovým vývojem v ČR, kdy počet těžce zraněných osob v roce 2015 poklesl o 28,2 % oproti roku 2009, ale počet těžce zraněných dětí o 34,2 %.

Nárůst počtu usmrcených dětí se projevil i v celkovém hodnocení ekvivalentu závažnosti nehod, který poklesl oproti roku 2009 o 19,1 %, zatímco celostátně poklesl o 24,5 %.

Tento ukazatel je o 4,7 % vyšší než předpokládaná hodnota.

**Podíl usmrcených dětí na celkovém počtu usmrcených osob činil v roce 2009 1,7 %, v roce 2014 stoupl na 2,7 %.**

Vzhledem k tomu, že bezpečnost dětí patří mezi významné priority bezpečnostní strategie a vytváří i významný pozitivní potenciál pro budoucí úroveň bezpečnosti silničního provozu je provedena podrobnější analýza souvislostí a okolností těchto nehod.

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

### Chodci

Tab. A14: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců (intravilán)

rok	2009				2015			
	dobrá		špatná		dobrá		špatná	
chodec	vinný	nevinný	vinný	nevinný	vinný	nevinný	vinný	nevinný
usmrceno do 24 h	14	<b>30</b>	11	<b>55</b>	10	<b>25</b>	3	<b>39</b>
těžce zraněno	98	<b>256</b>	57	<b>237</b>	75	<b>238</b>	41	<b>145</b>
ekvivalent závažnosti nehod	39	<b>94</b>	25	<b>114</b>	29	<b>85</b>	13	<b>75</b>

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Tab. A15: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných chodců (extravilán)

rok	2009				2015			
	dobrá		špatná		dobrá		špatná	
chodec	vinný	nevinný	vinný	nevinný	vinný	nevinný	vinný	nevinný
usmrceno do 24 h	3	<b>5</b>	4	<b>35</b>	2	<b>11</b>	5	<b>36</b>
těžce zraněno	9	<b>20</b>	13	<b>39</b>	5	<b>15</b>	5	<b>30</b>
ekvivalent závažnosti nehod	5	<b>10</b>	7	<b>45</b>	3	<b>15</b>	6	<b>44</b>

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

U počtu usmrcených chodců došlo v roce 2015 oproti roku 2014, obdobně jako u dětí, k výraznému zvýšení – o 19 osob. Oproti roku 2009 však poklesl počet usmrcených chodců o 16,6 % oproti celkovému celostátnímu poklesu o 20,7 %.

Počet těžce zraněných chodců se v roce 2015 oproti roku 2014 snížil o 42 osob. Oproti roku 2009 poklesl počet těžce zraněných chodců o 24,0 %, celostátní pokles byl o 28,2 %.

Toto se projevilo i v celkovém hodnocení ekvivalentu závažnosti nehod chodců, který poklesl oproti roku 2009 o 20,6 %, což je horší výsledek než celostátní pokles.



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

Podíl usmrcených chodců na celkovém počtu usmrcených osob, který činil v roce 2009 18,9 %, nepatrně vzrostl v roce 2015 na 19,8 %.

### Cyklisté

Tab. A16: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů (intravilán)

rok	2009				2015			
	dobrá		špatná		dobrá		špatná	
viditelnost								
cyklista	vinný	nevinný	vinný	nevinný	vinný	nevinný	vinný	nevinný
usmrceno do 24 h	<b>10</b>	10	<b>14</b>	6	<b>17</b>	9	<b>4</b>	2
těžce zraněno	<b>127</b>	115	<b>33</b>	35	<b>107</b>	120	<b>40</b>	31
ekvivalent závažnosti nehod	<b>42</b>	39	<b>22</b>	15	<b>41</b>	39	<b>14</b>	10

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Tab. A17: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných cyklistů (extravilán)

rok	2009				2015			
	dobrá		špatná		dobrá		špatná	
viditelnost								
cyklista	vinný	nevinný	vinný	nevinný	vinný	nevinný	vinný	nevinný
usmrceno do 24 h	<b>10</b>	7	<b>5</b>	10	<b>10</b>	11	<b>4</b>	14
těžce zraněno	<b>56</b>	32	<b>19</b>	13	<b>48</b>	21	<b>16</b>	11
ekvivalent závažnosti nehod	<b>24</b>	15	<b>10</b>	13	<b>22</b>	16	<b>8</b>	17

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Změny v závažných následcích nehod cyklistů v roce 2015 oproti roku 2014 mají naprosto stejný charakter jako u chodců.

U počtu usmrcených cyklistů došlo v roce 2015 ke zvýšení o 11 osob a vymezený předpoklad nebyl vůbec dosažen. Oproti roku 2009 poklesl počet usmrcených cyklistů o pouhých 5,6 % oproti celkovému celostátnímu poklesu o 20,7 %.

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

Již od roku 2013 se daří snižovat počet těžce zraněných cyklistů. Nicméně v roce 2015 nedosáhl ani zdaleka předpokládaného poklesu. Ve srovnání s rokem 2009 stoupl počet těžce zraněných cyklistů o pouhých 8,4 %, což je naprostá odlišnost od celkového vývoje v ČR.

Toto se projevilo i v celkovém hodnocení ekvivalentu závažnosti nehod cyklistů, který poklesl oproti roku 2009 o pouhých 7,2 %, zatímco celostátní pokles byl o 24,5 %.

Zjištěné výrazné zpomalení oproti celostátnímu trendu se projevilo i na **zvýšení podílu cyklistů na celkovém počtu usmrcených osob, který činil v roce 2009 8,7 %, v roce 2015 stoupl na 10,3 %.**

### Motocyklisté

Tab. A18: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných motocyklistů

rok	2009		2015	
	vinný	nevinný	vinný	nevinný
usmrceno do 24 h	<b>60</b>	28	<b>50</b>	40
těžce zraněno	<b>386</b>	241	<b>260</b>	224
ekvivalent závažnosti nehod	<b>157</b>	88	<b>115</b>	96

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Rok 2015 byl pro motocyklisty, na rozdíl od roku 2014, příznivější.

Počet usmrcených motocyklistů se v roce 2015 oproti roku 2014 zvýšil jen o 1 usmrcenou osobu, ale jako v jediné skupině dílčích cílů je počet stále vyšší než ve výchozím roce 2009!

Počet těžce zraněných motocyklistů se snížil 50 osob oproti předchozímu roku, oproti roku 2009 klesl 22,8 %, což je horší výsledek než celostátní pokles.

Toto se projevilo i v celkovém hodnocení ekvivalentu závažnosti nehod motocyklistů, který poklesl oproti roku 2009 o pouhých 14,8 %, zatímco celostátní pokles byl o 24,5 %.

Zjištěné výrazné zpomalení oproti celostátnímu trendu se projevilo i na **zvýšení podílu motocyklistů na celkovém počtu usmrcených osob, který činil v roce 2009 10,6 %, v roce 2015 stoupl na 13,6 %.**

**Mladí řidiči motorových vozidel (do 24 let, následky celkem)***Tab. A19: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob při nehodách zaviněných mladými řidiči do 24 let*

rok	2009		2014		2015	
lokalizace	intravilán	extravilán	intravilán	extravilán	intravilán	extravilán
usmrceno do 24 h	<b>50</b>	107	<b>31</b>	84	<b>15</b>	105
těžce zraněno	<b>376</b>	442	<b>236</b>	290	<b>210</b>	262
ekvivalent závažnosti nehod	<b>144</b>	218	<b>90</b>	157	<b>68</b>	171

*Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV*

V roce 2015 pokračoval nepříznivý trend vývoje smrtelných následků nehod zaviněných mladými řidiči motorových vozidel, který se dále zhoršil ve všech sledovaných ukazatelích.

U počtu usmrcených došlo v roce 2015 k dalšímu zvýšení oproti předchozímu roku o 8 osob a již byl vyšší než vytýčený předpoklad. Oproti roku 2009 poklesl počet usmrcených při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel o 21,6 %, což odpovídá zhruba celkovému celostátnímu poklesu o 20,7 %.

Počet těžce zraněných osob stoupl o 18 osob, tj. o 3,9 %, což je výrazně horší, než v celostátním měřítku (-4,9 %). Dosažený počet je však pod vytýčeným předpokladem. Oproti roku 2009 poklesl počet těžce zraněných osob o 36,3 %, celostátní pokles byl o 28,2 %.

Toto se projevilo i v celkovém hodnocení ekvivalentu závažnosti nehod zaviněných mladými řidiči motorových vozidel, který poklesl oproti roku 2009 o 29,6 %, zatímco celostátní pokles byl pouze 23,1 %.

**Podíl usmrcených při nehodách zaviněných mladými řidiči motorových vozidel na celkovém počtu usmrcených osob, který činil v roce 2009 18,4 %, se v roce 2015 v podstatě nezměnil a mírně poklesl na 18,2 %.**

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

### Stárnoucí populace (osoby nad 65 let věku)

Tab. A20: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku

Rok	2009			2015		
	řidič		spolucestující	řidič		spolucestující
míra zavinění	vinný	nevinný		vinný	nevinný	
usmrceno do 24 h	<b>30</b>	9	26	<b>40</b>	8	10
těžce zraněno	<b>69</b>	28	92	<b>55</b>	45	73
ekvivalent závažnosti nehod	<b>47</b>	16	49	<b>54</b>	20	28

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Tab. A21: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku

Rok	2009				2015			
	cyklista		chodec		cyklista		chodec	
míra zavinění	vinný	nevinný	vinný	nevinný	vinný	nevinný	vinný	nevinný
usmrceno do 24 h	<b>12</b>	11	<b>13</b>	40	<b>16</b>	14	<b>9</b>	42
těžce zraněno	<b>39</b>	44	<b>21</b>	180	<b>41</b>	47	<b>20</b>	173
ekvivalent závažnosti nehod	<b>22</b>	22	<b>18</b>	85	<b>26</b>	26	<b>14</b>	85

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Rok 2015 byl tragickým rokem ve vývoji závažných následků nehod s účastí starší populace. Počet usmrcených osob starších 65 let se v roce 2015 oproti roku 2014 zvýšil o 25 osoby, tj. o 21,7 %. Oproti roku 2009 je počet usmrcených seniorů v silničním provozu již jen o 1 osobu nižší než ve výchozím roce 2009.

Počet těžce zraněných stoupl oproti roku 2014 o 7 osob. Oproti roku 2009 poklesl počet těžce zraněných seniorů o 4,1 %, celostátní pokles byl o 28,2 %.

Toto se projevilo i v celkovém hodnocení ekvivalentu závažnosti nehod seniorů, který poklesl oproti roku 2009 o 8,2 %, zatímco celostátní pokles byl 23,1 %.

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

Pro základní porovnání účasti seniorů na závažných následcích dopravních nehod byl proveden rozbor z hlediska jejich pozice jako účastníka silničního provozu, který je sumarizován v následující tabulce.

Tab. A22: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let věku dle kategorií účastníků

		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
řidiči	usmrcení do 24 h	39	27,7	42	36,5	49	35,0
	těžce zranění	97	20,5	100	22,4	100	22,0
	ekvivalent závažnosti nehod	63	24,4	67	29,5	74	29,2
spolujezdci	usmrcení do 24 h	26	18,4	13	11,3	10	7,1
	těžce zranění	92	19,5	57	12,8	73	16,1
	ekvivalent závažnosti nehod	49	18,9	27	12,0	28	11,1
cyklisté	usmrcení do 24 h	23	16,3	22	19,1	30	21,4
	těžce zranění	83	17,5	103	23,0	88	19,4
	ekvivalent závažnosti nehod	44	16,9	48	21,1	52	20,5
chodci	usmrcení do 24 h	53	37,6	38	33,0	51	36,4
	těžce zranění	201	42,5	187	41,8	193	42,5
	ekvivalent závažnosti nehod	103	39,8	85	37,4	99	39,2
CELKEM	usmrcení do 24 h	141	100	115	100	140	100
	těžce zranění	473	100	447	100	454	100
	ekvivalent závažnosti nehod	259	100	227	100	254	100

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Podíl seniorů se z pohledu účastnických skupin silničního provozu ve sledovaném období příliš nezměnil.

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

### Alkohol a jiné návykové látky při řízení

Tab. A23: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod s viníkem pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek dle věku a zjištěné hladiny alkoholu

alkohol v ‰	rok	2011						2015					
	věk viníka	15-18	19-24	25-44	45-64	65+	celk.	15-18	19-24	25-44	45-64	65+	celk.
<0,5	usmrceno do 24 h	0	5	7	2	0	14	0	2	5	1	1	9
	těžce zraněno	7	15	45	33	5	105	0	5	10	8	2	25
	ekvivalent závažnosti nehod	2	9	18	10	1	40	0	3	8	3	2	15
0,5–1	usmrceno do 24 h	0	8	2	1	0	11	0	3	3	3	0	9
	těžce zraněno	5	10	17	3	1	36	2	8	7	9	5	31
	ekvivalent závažnosti nehod	1	11	6	2	0	20	1	5	5	5	1	17
1–1,5	usmrceno do 24 h	1	9	8	2	0	20	0	2	8	1	1	12
	těžce zraněno	1	19	22	14	4	60	3	16	20	11	5	55
	ekvivalent závažnosti nehod	1	14	14	6	1	35	1	6	13	4	2	26
>1,5	usmrceno do 24 h	0	7	21	11	3	42	1	7	18	4	2	32
	těžce zraněno	1	36	83	44	7	171	0	16	73	35	7	131
	ekvivalent závažnosti nehod	0	16	42	22	5	85	1	11	36	13	4	65
celk.	usmrceno do 24 h	1	29	38	16	3	87	1	14	34	9	4	62
	těžce zraněno	14	80	167	94	17	372	5	45	110	63	19	242
	ekvivalent závažnosti nehod	5	49	80	40	7	180	2	25	62	25	9	123

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Pozn. Zde se užívá pro srovnání rok 2011, protože teprve od tohoto roku je sledováno ve statistice nehodovosti rozdělení podle zjištěné hladiny alkoholu.

Závažným podílem se na vážných následcích podílejí řidiči, u kterých byla zjištěna hladina alkoholu vyšší než 1,5. Platí to zejména pro mladší střední věkovou skupinu ve věku 25–44 let, ale velmi podobně i pro mladé řidiče.

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

### Nepřiměřená rychlost

Tab. A24: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí

rok	2009					2015				
	15-18	19-24	25-44	45-64	65+ celk.	15-18	19-24	25-44	45-64	65+ celk.
usmrceno do 24 h	7	90	180	76	9	7	58	115	36	9
těžce zraněno	63	308	547	183	28	20	175	311	146	31
ekvivalent závažnosti nehod	23	167	317	122	16	12	102	193	73	17

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Ve vývoji závažných následků u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí se v roce 2015 projevil oproti roku 2009 velmi příznivý výsledek ve všech věkových kategoriích s výjimkou seniorů. Podíl usmrcených u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí na celkovém počtu usmrcených osob činil v roce 2009 45,5 %, v roce 2015 poklesl na 35,8 %.

Tato skutečnost byla podnětem pro hlubší rozbor tohoto typu nehod podle výskytu:

- v obci
- mimo obec.

Tab. A25: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí dle lokalizace

		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
v obci	usmrcení do 24 h	102	27,6	60	24,0	37	15,7
	těžce zranění	384	33,4	266	32,0	231	33,1
	ekvivalent závažnosti nehod	198	30,1	127	27,6	95	23,1
mimo obec	usmrcení do 24 h	268	72,4	190	76,0	199	84,3
	těžce zranění	767	66,6	565	68,0	467	66,9
	ekvivalent závažnosti nehod	460	69,9	331	72,4	316	76,9
CELKEM	usmrcení do 24 h	370	100	250	100	236	100,0
	těžce zranění	1 151	100	831	100	698	100,0
	ekvivalent závažnosti nehod	658	100	458	100	411	100,0

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

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

Z tabulky vyplývá, že výraznějšího poklesu bylo dosaženo na komunikacích v intravilánu (o 52 %) než v extravilánu (o 31 %). Tato změna se odráží i ve změně podílu závažných následků. Zatímco v roce 2009 činil např. podíl smrtelných následků v intravilánu 28 % všech smrtelných následků, v roce 2015 poklesl na 16 %.

### Agresivní způsob jízdy (nesprávné předjíždění, nedání přednosti v jízdě, nesprávný způsob jízdy, jízda/vjetí jednosměrnou ulicí/silnicí)

Tab. A26: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných agresivní jízdou dle jejich druhů

		2009		2014		2015	
		počet	podíl	počet	podíl	počet	podíl
nesprávné předjíždění celkem	usmrceno do 24 h	31	12,7	33	15,3	21	9,7
	těžce zraněno	170	13,0	108	10,0	95	9,2
	ekvivalent závažnosti nehod	74	12,9	60	12,4	45	9,4
nedání přednosti v jízdě celkem	usmrceno do 24 h	113	46,1	88	40,7	101	46,8
	těžce zraněno	856	65,5	705	65,5	687	66,4
	ekvivalent závažnosti nehod	327	57,2	264	54,5	273	57,5
jízda po nesprávné straně, vjetí do protisměru	usmrceno do 24 h	94	38,4	89	41,2	88	40,7
	těžce zraněno	215	16,4	203	18,8	208	20,1
	ekvivalent závažnosti nehod	148	25,8	140	28,8	140	29,5
nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	usmrceno do 24 h	5	2,0	3	1,4	2	0,9
	těžce zraněno	53	4,1	54	5,0	36	3,5
	ekvivalent závažnosti nehod	18	3,2	17	3,4	11	2,3
bezohledná, agresivní, neohleduplná jízda	usmrceno do 24 h	2	0,8	3	1,4	4	1,9
	těžce zraněno	13	1,0	7	0,6	9	0,9
	ekvivalent závažnosti nehod	5	0,9	5	1,0	6	1,3
<b>CELKEM</b>	usmrceno do 24 h	245	100	216	100	216	100
	těžce zraněno	1 307	100	1 077	100	1 035	100
	ekvivalent závažnosti nehod	572	100	485	100	475	100

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Z tabulky A26 vyplývá, že struktura zastoupení specifikovaných druhů nehod se ve sledovaném období příliš nezměnila. Dominantní je nedání přednosti v jízdě, za kterou



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

následuje jízda po nesprávné straně a vjetí do protisměru. U obou těchto příčin došlo k mírnému zvýšení jejich výskytu. Jako třetí významná okolnost je zaznamenáno nesprávné předjíždění. Zde byl naopak zaznamenán pokles. Proto byly pro lepší objasnění souvislostí uvedených příčin provedeny podrobnější rozborů uvedené v následujících tabulkách.

Tab. A27: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nedáním přednosti (2009 – intravilán)

rok/lokalizace		2009 – intravilán											
typ křižovatky		4ramenná				3ramenná				jiná			
věk viníka	viditelnost	neztížená		ztížená		neztížená		ztížená		neztížená		ztížená	
	rozhled	neomez	omez	neomez	omez	neomez	omez	neomez	omez	neomez	omez	neomez	omez
15-18	usmrceno do 24 h	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0
	těžce zraněno	4	0	1	0	5	1	0	0	2	0	1	0
	ekvivalent závažnosti nehod	1	0	0	0	1	0	0	0	2	0	1	0
19-24	usmrceno do 24 h	0	1	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0
	těžce zraněno	16	5	10	1	22	4	12	0	14	2	7	0
	ekvivalent závažnosti nehod	4	2	4	0	6	1	3	0	7	1	2	0
25-44	usmrceno do 24 h	4	0	3	1	3	0	0	0	9	0	6	0
	těžce zraněno	56	6	33	2	57	4	21	0	47	2	29	1
	ekvivalent závažnosti nehod	18	2	11	2	17	1	5	0	21	1	13	0
45-64	usmrceno do 24 h	8	0	1	0	3	0	2	0	3	0	2	0
	těžce zraněno	36	1	11	2	30	3	20	0	33	4	25	1
	ekvivalent závažnosti nehod	17	0	4	1	11	1	7	0	11	1	8	0
65+	usmrceno do 24 h	3	0	3	0	1	0	1	0	2	0	0	0
	těžce zraněno	21	0	3	0	15	2	3	0	20	0	6	0
	ekvivalent závažnosti nehod	8	0	4	0	5	1	2	0	7	0	2	0

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

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

Tab. A28: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nedáním přednosti (2009 – extravilán)

rok/lokalizace		2009 – extravilán											
typ křižovatky		4ramenná				3ramenná				jiná			
věk viníka	viditelnost	neztížená		ztížená		neztížená		ztížená		neztížená		ztížená	
	rozhled	neomez	omez	neomez	omez	neomez	omez	neomez	omez	neomez	omez	neomez	omez
15-18	usmrceno do 24 h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	těžce zraněno	2	0	1	0	7	0	1	0	2	0	0	0
	ekvivalent závažnosti nehod	1	0	0	0	2	0	0	0	1	0	0	0
19-24	usmrceno do 24 h	2	0	1	0	0	0	0	0	3	0	0	0
	těžce zraněno	18	0	6	0	8	0	1	0	5	0	2	0
	ekvivalent závažnosti nehod	7	0	3	0	2	0	0	0	4	0	1	0
25-44	usmrceno do 24 h	4	0	4	0	3	0	0	0	5	1	0	0
	těžce zraněno	29	1	9	0	25	0	5	0	12	1	1	0
	ekvivalent závažnosti nehod	11	0	6	0	9	0	1	0	8	1	0	0
45-64	usmrceno do 24 h	6	0	0	0	0	0	3	0	4	1	0	0
	těžce zraněno	17	2	2	0	17	0	2	0	10	1	1	0
	ekvivalent závažnosti nehod	10	1	1	0	4	0	4	0	7	1	0	0
65+	usmrceno do 24 h	3	0	2	0	5	0	3	0	1	0	0	0
	těžce zraněno	13	0	3	0	8	0	1	0	3	0	0	0
	ekvivalent závažnosti nehod	6	0	3	0	7	0	3	0	2	0	0	0

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

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

Tab. A29: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nedáním přednosti (2015 – intravilán)

rok/lokalizace		2015 – intravilán											
typ křižovatky		4ramenná				3ramenná				jiná			
věk viníka	viditelnost	neztížená		ztížená		neztížená		ztížená		neztížená		ztížená	
	rozhled	neomez	omez	neomez	omez	neomez	omez	neomez	omez	neomez	omez	neomez	omez
15-18	usmrceno do 24 h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	těžce zraněno	2	0	0	0	2	1	0	0	0	0	1	0
	ekvivalent závažnosti nehod	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
19-24	usmrceno do 24 h	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0
	těžce zraněno	11	0	9	0	14	2	6	0	9	0	2	0
	ekvivalent závažnosti nehod	3	0	2	0	4	1	2	0	3	0	2	0
25-44	usmrceno do 24 h	3	0	1	0	3	0	1	0	7	0	4	0
	těžce zraněno	55	2	23	0	44	1	18	1	50	2	16	1
	ekvivalent závažnosti nehod	17	1	7	0	14	0	6	0	20	1	8	0
45-64	usmrceno do 24 h	4	0	0	0	0	1	0	0	4	0	4	0
	těžce zraněno	32	5	16	0	26	2	8	0	40	1	20	0
	ekvivalent závažnosti nehod	12	1	4	0	7	2	2	0	14	0	9	0
65+	usmrceno do 24 h	4	0	0	0	1	0	0	0	6	0	2	0
	těžce zraněno	18	1	4	0	14	3	2	0	19	2	12	0
	ekvivalent závažnosti nehod	9	0	1	0	5	1	1	0	11	1	5	0

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

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

Tab. A30: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nedáním přednosti (2015 – extravilán)

rok/lokalizace		2015 – extravilán											
typ křižovatky		4ramenná				3ramenná				jiná			
věk viníka	viditelnost	neztížená		ztížená		neztížená		ztížená		neztížená		ztížená	
	rozhled	neomez	omez	neomez	omez	neomez	omez	neomez	omez	neomez	omez	neomez	omez
15-18	usmrceno do 24 h	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
	těžce zraněno	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
	ekvivalent závažnosti nehod	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
19-24	usmrceno do 24 h	0	0	1	0	2	0	0	0	5	0	0	0
	těžce zraněno	2	1	4	0	7	2	2	0	5	0	1	0
	ekvivalent závažnosti nehod	1	0	2	0	4	1	1	0	6	0	0	0
25-44	usmrceno do 24 h	6	0	1	0	1	0	2	0	2	0	1	0
	těžce zraněno	32	0	2	0	19	0	7	0	6	0	3	0
	ekvivalent závažnosti nehod	14	0	2	0	6	0	4	0	4	0	2	0
45-64	usmrceno do 24 h	6	0	1	0	7	0	0	0	3	0	1	0
	těžce zraněno	18	1	3	0	15	2	4	0	4	0	1	0
	ekvivalent závažnosti nehod	11	0	2	0	11	1	1	0	4	0	1	0
65+	usmrceno do 24 h	4	0	0	0	4	0	0	0	2	1	1	0
	těžce zraněno	6	0	4	0	5	1	2	0	2	0	1	0
	ekvivalent závažnosti nehod	6	0	1	0	5	0	1	0	3	1	1	0

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

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

Tab. A31: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nesprávným předjížděním a vjetím do protisměru (2009 – intravilán)

rok/lokalizace		2009 – intravilán											
směrové poměry		přímý směr				zatačka				křižovatka			
věk viníka	třída PK	I.	II.	III.	místní	I.	II.	III.	místní	I.	II.	III.	místní
15-18	usmrceno do 24 h	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	těžce zraněno	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0
	ekvivalent závažnosti nehod	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
19-24	usmrceno do 24 h	3	0	1	2	0	0	1	0	0	0	0	0
	těžce zraněno	2	6	1	6	0	1	1	1	3	1	0	1
	ekvivalent závažnosti nehod	4	2	1	4	0	0	1	0	1	0	0	0
25-44	usmrceno do 24 h	7	1	1	3	0	0	0	0	0	0	0	1
	těžce zraněno	4	9	8	10	4	2	2	0	6	2	2	10
	ekvivalent závažnosti nehod	8	3	3	6	1	1	1	0	2	1	1	4
45-64	usmrceno do 24 h	2	0	1	3	1	0	0	0	0	0	0	0
	těžce zraněno	2	0	1	3	1	0	0	0	0	0	0	0
	ekvivalent závažnosti nehod	4	2	1	4	1	0	0	0	0	0	1	1
65+	usmrceno do 24 h	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0
	těžce zraněno	3	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	2
	ekvivalent závažnosti nehod	2	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	1

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

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

Tab. A32: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nesprávným předjížděním a vjetím do protisměru (2009 – extravilán)

rok/lokalizace		2009 – extravilán											
směrové poměry		přímý směr				zatačka				křižovatka			
věk viníka	třída PK	I.	II.	III.	místní	I.	II.	III.	místní	I.	II.	III.	místní
15-18	usmrceno do 24 h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	těžce zraněno	0	0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	0
	ekvivalent závažnosti nehod	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
19-24	usmrceno do 24 h	7	2	0	0	4	1	1	0	0	0	0	0
	těžce zraněno	20	11	6	0	6	3	4	1	0	3	1	0
	ekvivalent závažnosti nehod	12	5	2	0	6	2	2	0	0	1	0	0
25-44	usmrceno do 24 h	21	5	1	0	5	1	0	0	0	0	0	0
	těžce zraněno	35	18	16	1	8	9	9	0	7	2	0	0
	ekvivalent závažnosti nehod	30	10	5	0	7	3	2	0	2	1	0	0
45-64	usmrceno do 24 h	16	9	0	0	3	1	0	0	2	1	0	0
	těžce zraněno	19	17	6	0	4	6	4	1	3	1	0	0
	ekvivalent závažnosti nehod	21	13	2	0	4	3	1	0	3	1	0	0
65+	usmrceno do 24 h	5	2	2	0	1	1	0	0	0	0	0	0
	těžce zraněno	4	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	0
	ekvivalent závažnosti nehod	6	2	3	0	1	1	0	0	0	0	0	0

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

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

Tab. A33: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nesprávným předjížděním a vjetím do protisměru (2015 – intravilán)

rok/lokalizace		2015 – intravilán											
směrové poměry		přímý směr				zatačka				křižovatka			
věk viníka	třída PK	I.	II.	III.	místní	I.	II.	III.	místní	I.	II.	III.	místní
15-18	usmrceno do 24 h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	těžce zraněno	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	ekvivalent závažnosti nehod	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19-24	usmrceno do 24 h	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	těžce zraněno	1	0	1	3	0	0	1	1	0	3	0	1
	ekvivalent závažnosti nehod	0	2	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0
25-44	usmrceno do 24 h	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	těžce zraněno	4	4	6	2	0	3	3	3	6	3	2	2
	ekvivalent závažnosti nehod	2	1	2	2	0	1	1	1	2	1	1	1
45-64	usmrceno do 24 h	3	0	0	1	0	0	2	1	0	0	1	0
	těžce zraněno	6	4	4	3	1	1	0	1	0	1	2	7
	ekvivalent závažnosti nehod	5	1	1	2	0	0	2	1	0	0	2	2
65+	usmrceno do 24 h	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0
	těžce zraněno	2	4	1	1	0	1	0	0	0	1	1	2
	ekvivalent závažnosti nehod	2	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

## BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PŘÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Tab. A34: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných osob u nehod zaviněných nesprávným předjížděním a vjetím do protisměru (2015 – extravilán)

rok/lokalizace		2015 – extravilán											
směrové poměry		přímý směr				zatáčka				křižovatka			
věk viníka	třída PK	I.	II.	III.	místní	I.	II.	III.	místní	I.	II.	III.	místní
15-18	usmrceno do 24 h	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
	těžce zraněno	0	0	0	0	2	1	1	1	0	0	0	0
	ekvivalent závažnosti nehod	1	0	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0
19-24	usmrceno do 24 h	4	3	2	0	5	0	0	0	0	0	0	0
	těžce zraněno	12	4	3	0	13	3	0	0	0	0	0	0
	ekvivalent závažnosti nehod	7	4	3	0	8	1	0	0	0	0	0	0
25-44	usmrceno do 24 h	11	8	0	0	7	4	1	2	2	2	1	0
	těžce zraněno	35	15	6	0	15	4	5	3	3	1	0	0
	ekvivalent závažnosti nehod	20	12	2	0	11	5	2	3	3	2	1	0
45-64	usmrceno do 24 h	17	4	0	0	1	0	1	0	1	0	0	0
	těžce zraněno	24	6	2	0	10	3	2	2	1	0	0	0
	ekvivalent závažnosti nehod	23	6	1	0	4	1	2	1	1	0	0	0
65+	usmrceno do 24 h	6	1	1	0	3	1	0	0	0	1	0	0
	těžce zraněno	7	5	2	1	1	1	0	0	0	0	0	0
	ekvivalent závažnosti nehod	8	2	2	0	3	1	0	0	0	1	0	0

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

Podrobné rozborů potvrdily účelnost v aktualizované verzi NSBSP nahrazení dílčího cíle Agresivní způsob jízdy dvěma dílčími cíli:

- nedání přednosti v jízdě a
- nesprávné předjíždění.



## **A8 IDENTIFIKACE KRITICKÝCH OBLASTÍ NEHODOVOSTI**

Obsahuje doplňující grafy k části 1.8 o podílu smrtelných a těžkých zranění podle kategorie účastníků a jejich věku.

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

Obr. A1: Usmrcení podle kategorie účastníků a jejich věku (celkový počet = 1 872)

	0-15 let	16-18 let	19-24 let	25-44 let	45-64 let	65 a více let	Σ
chodci	0,8%	0,2%	1,3%	4,5%	5,8%	7,3%	19,9%
cyklisté	0,3%	0,1%	0,5%	1,0%	4,0%	3,8%	9,8%
m. motocykly +mopedy			0,1%	0,2%	0,4%	0,1%	0,7%
motocykly	0,1%	0,4%	1,9%	6,8%	2,5%	0,7%	12,4%
osobní automobily	1,0%	1,7%	9,0%	18,0%	13,7%	7,6%	51,0%
nákladní automobily			0,5%	1,8%	2,5%	0,2%	5,0%
autobusy +ostatní	0,1%	0,1%	0,1%	0,4%	0,3%	0,2%	1,2%
Σ	2,3%	2,5%	13,4%	32,7%	29,2%	20,0%	

Zdroj: CDV

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

Obr. A2: Těžce zranění podle kategorie účastníků a jejich věku (celkový počet = 8 084)

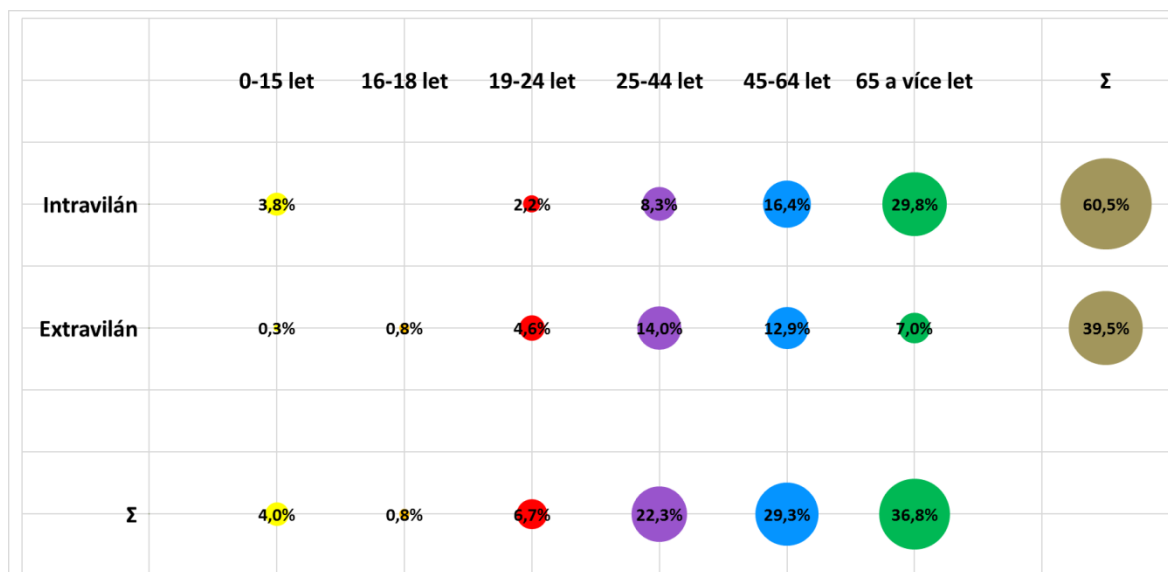
	0-15 let	16-18 let	19-24 let	25-44 let	45-64 let	65 a více let	Σ
chodci	3,3%	0,7%	1,3%	4,2%	5,4%	7,1%	22,1%
cyklisté	0,8%	0,2%	0,7%	4,5%	5,9%	3,8%	16,0%
m. motocykly +mopedy	0,0%	0,1%	0,1%	0,6%	0,5%	0,5%	1,8%
motocykly	0,2%	1,1%	2,3%	9,1%	3,7%	0,6%	16,9%
osobní automobily	1,3%	1,4%	7,0%	14,2%	9,3%	4,2%	37,5%
nákladní automobily	0,0%	0,0%	0,4%	1,9%	1,3%	0,1%	3,7%
autobusy +ostatní	0,2%	0,1%	0,1%	0,4%	0,4%	0,8%	2,0%
Σ	5,8%	3,7%	12,0%	34,8%	26,5%	17,2%	

Zdroj: CDV

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

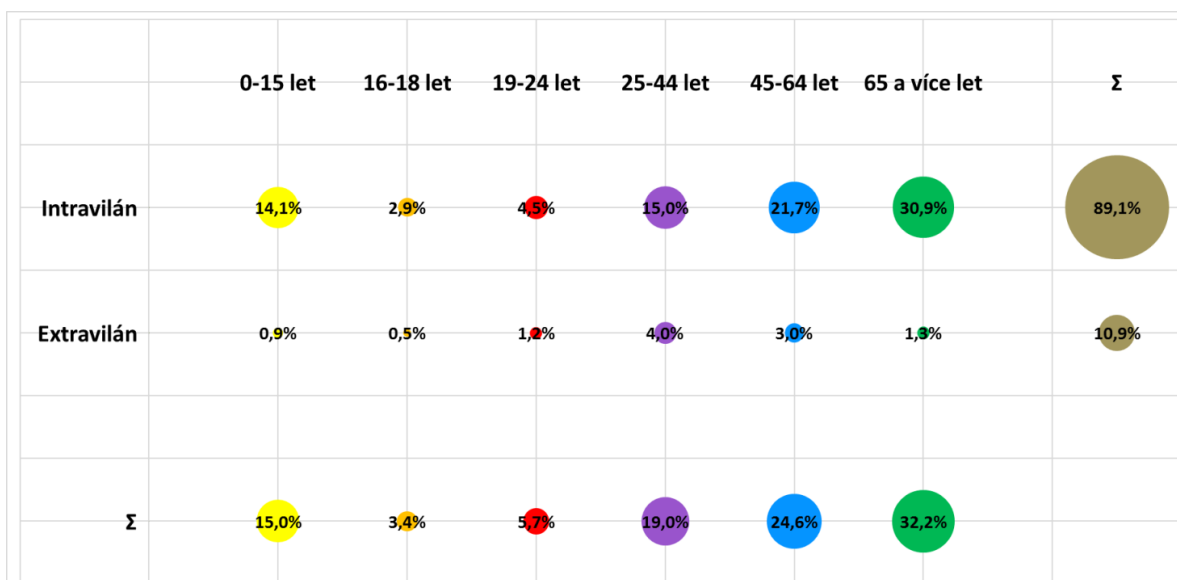
Podle kategorie zasažených účastníků (obětí) nehody mají největší zastoupení osobní automobily, zejména skupiny 25–44 let, 45–64 let a 19–24 let, pak chodci – skupiny 65 a více let, 45–64 let a 25–44 let, dále motocykly, zejména skupina 25–44 let a cyklisté s věkovým rozdělením podobně jako chodci. U skupiny cyklistů 25–44 let je výrazně vyšší podíl u těžce zraněných než u usmrcených.

Obr. A3: Usmrcení chodci podle věku a lokalizace (celkový počet = 377)



Zdroj: CDV

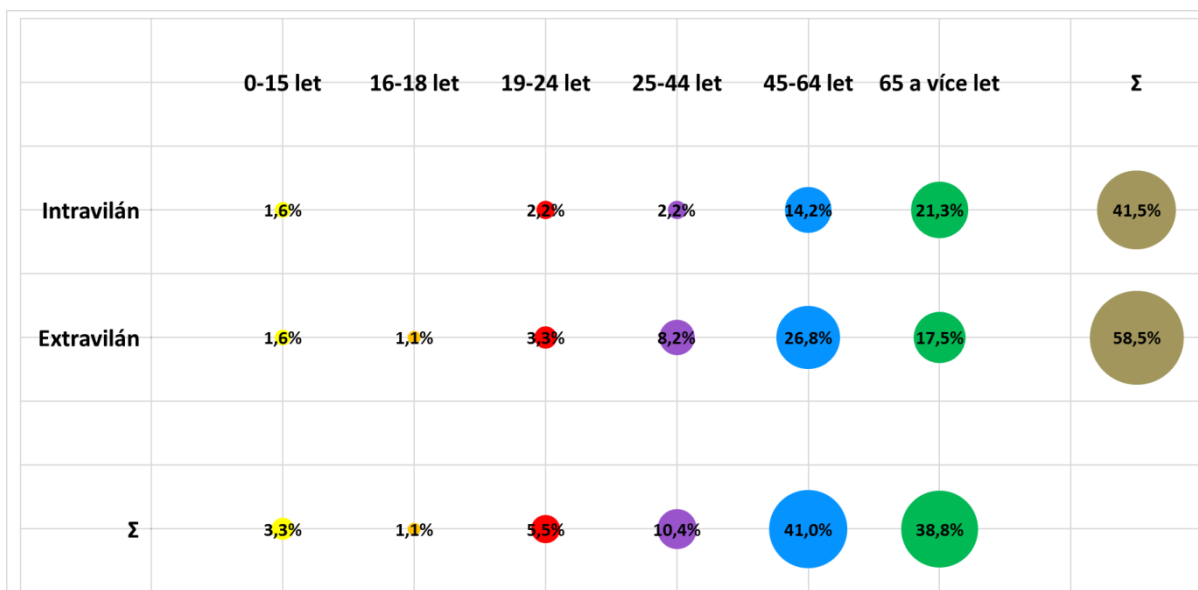
Obr. A4: Těžce zranění chodci podle věku a lokalizace (celkový počet = 1 790)



Zdroj: CDV

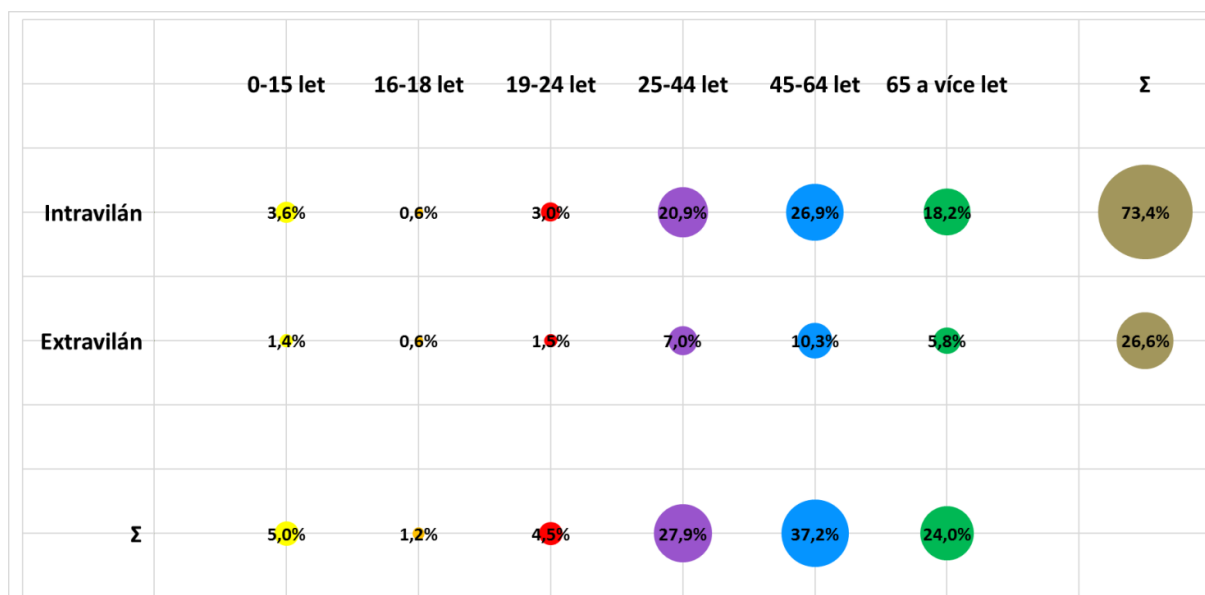
## BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Obr. A5: Usmrcení cyklisté podle věku a lokalizace (celkový počet = 183)



Zdroj: CDV

Obr. A6: Těžce zranění cyklisté podle věku a lokalizace (celkový počet = 1 289)

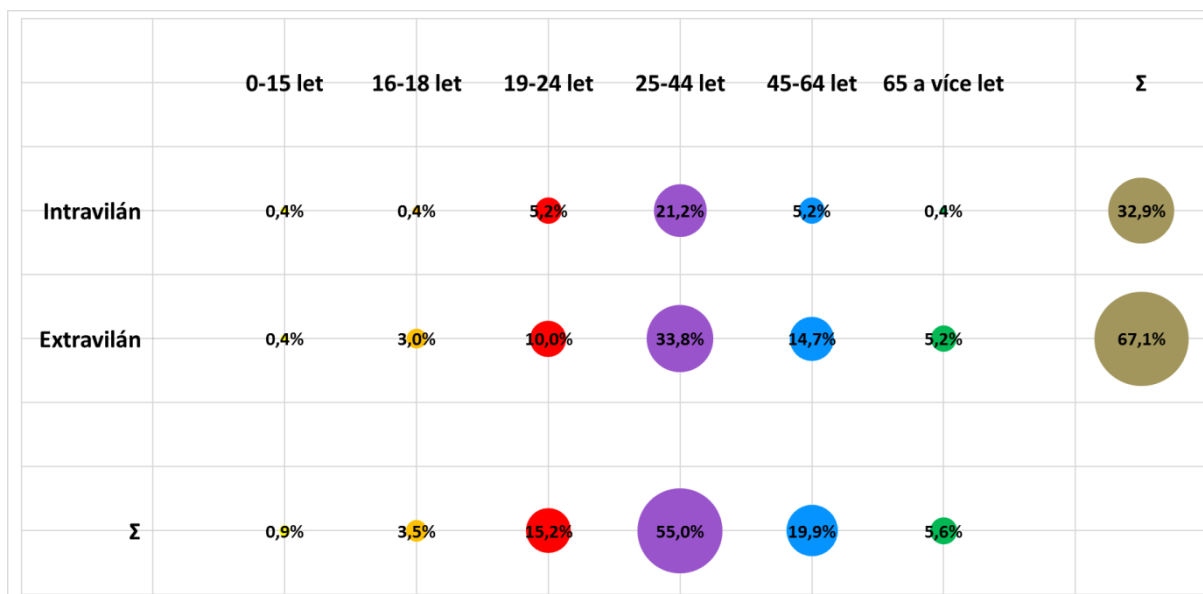


Zdroj: CDV

U cyklistů je nejvýznamnější skupina obětí 45–64 let, 65 a více let a 25–44 let v intravilánu, podobně na nižší úrovni v extravilánu. V extravilánu je výrazně vyšší podíl usmrcených než těžce zraněných u skupin 45–64 let, 65 a více let, naopak u skupiny 25–44 let je výrazně vyšší podíl těžce zraněných v intravilánu.

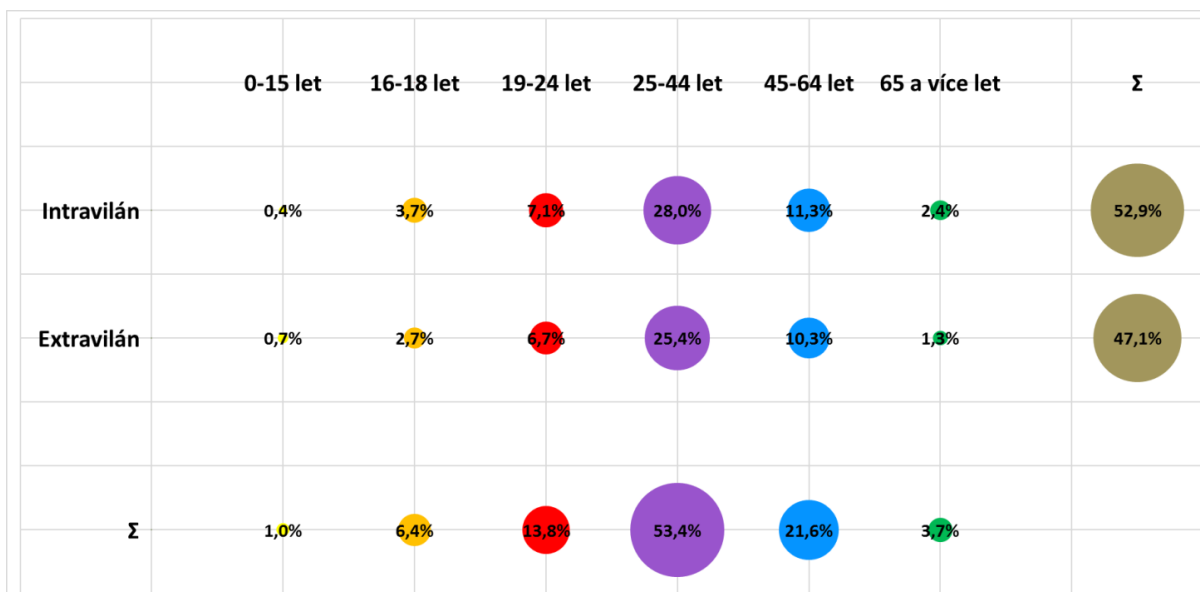
## BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Obr. A7: Usmrcení účastníci (motocykly) podle věku a lokalizace (celkový počet = 232)



Zdroj: CDV

Obr. A8: Těžce zranění účastníci (motocykly) podle věku a lokalizace (celkový počet = 1 369)

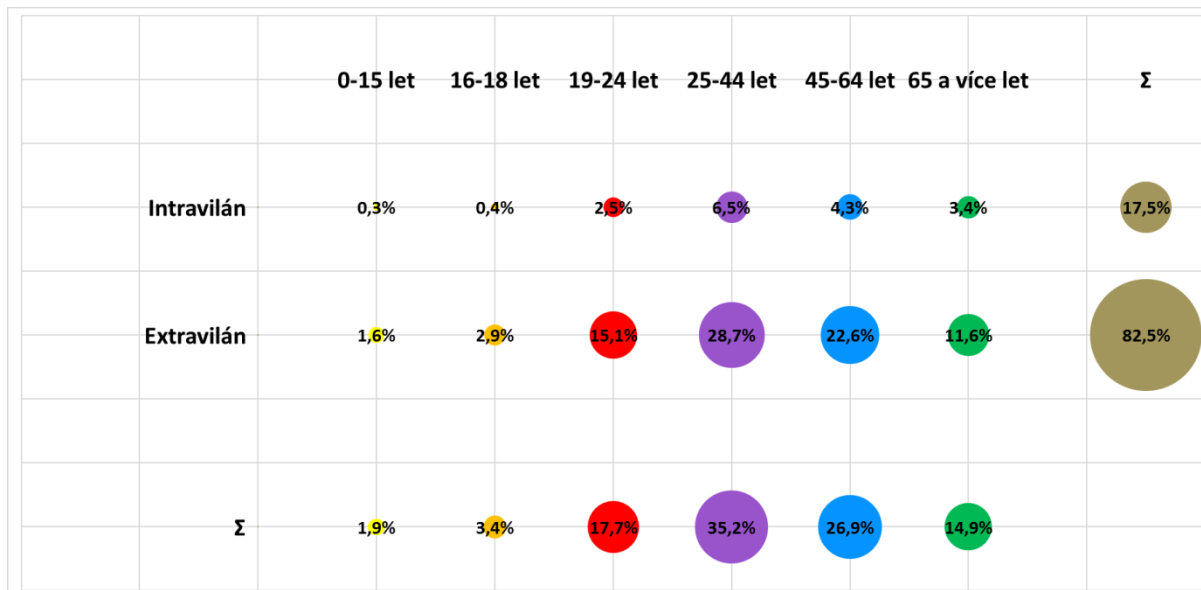


Zdroj: CDV

U motocyklů je daleko nejvýznamnější skupina obětí 25–44 let jak v intravilánu, tak v extravilánu, s větším odstupem pak další skupiny 45–64 let a 19–24 let.

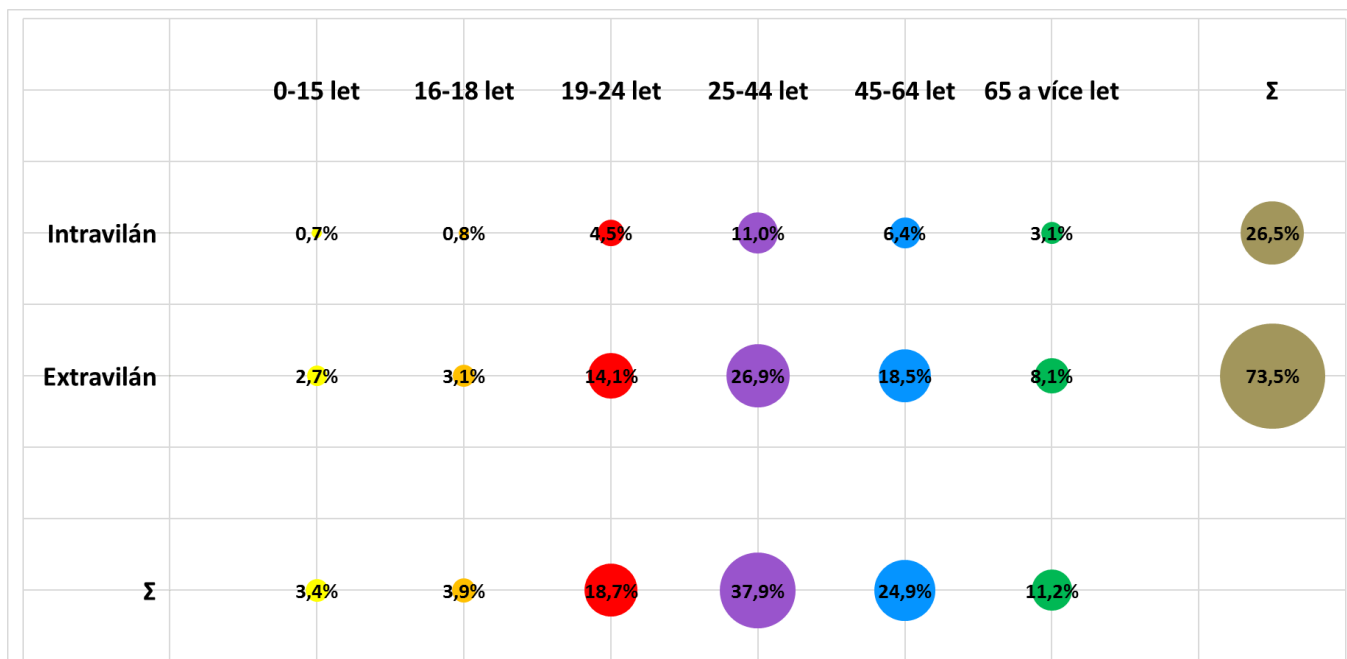
## BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Obr. A9: Usmrcení účastníci (osobní automobily) podle věku a lokalizace (celkový počet = 952)



Zdroj: CDV

Obr. A10: Těžce zranění účastníci (osobní automobily) podle věku a lokalizace (celkový počet = 3 030)

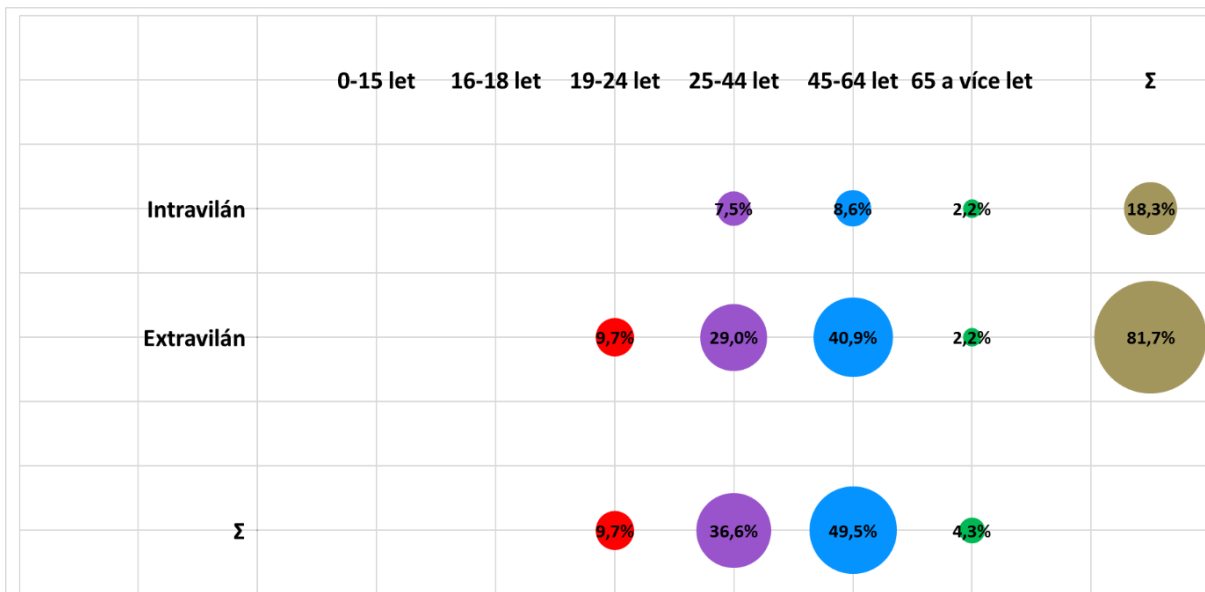


Zdroj: CDV

U osobních automobilů je nejvýznamnější skupina obětí 25–44 let a 45–64 let v extravilánu, dále pak ještě v extravilánu 19–24 let a 65 a více let. V intravilánu jsou podíly všech skupin výrazně menší.

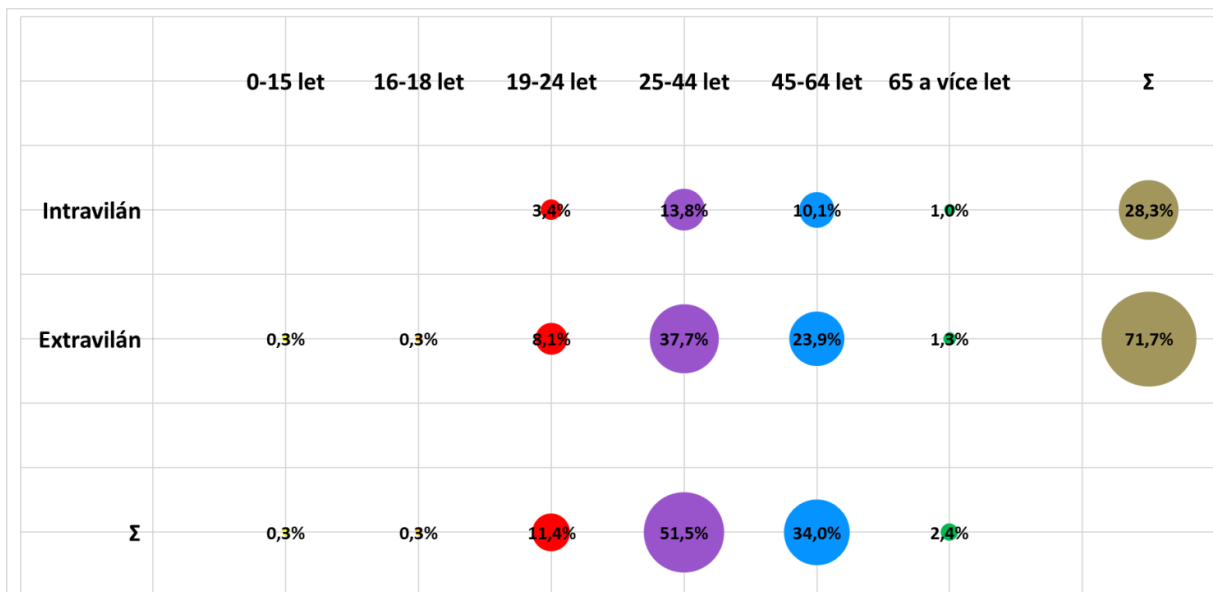
## BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PŘÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Obr. A11: Usmrcení účastníci (nákladní automobily) podle věku a lokalizace (celkový počet = 93)



Zdroj: CDV

Obr. A12: Těžce zranění účastníci (nákladní automobily) podle věku a lokalizace (celkový počet = 297)



Zdroj: CDV

U nákladních automobilů je nejvýznamnější skupina obětí 25–44 let a 45–64 let v extravilánu, výrazně méně už 19–24 let. V intravilánu jsou podíly těchto skupin výrazně menší. Podíly usmrcených a těžce zraněných v intravilánu a extravilánu jsou přibližně stejné.



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

Další obrázky prezentují ve stejné struktuře rozložení smrtelných následků, těžkých zranění a ekvivalentu závažnosti **viníků dopravních nehod** dle jejich věku.

Obr. A13: Usmrcení podle kategorie viníků nehody a jejich věku (celková bilance nehody, celkový počet = 1 750)

	0-15 let	16-18 let	19-24 let	25-44 let	45-64 let	65 a více let	Σ
chodci	0,1%		0,3%	0,7%	0,9%	1,0%	3,0%
cyklisté			0,1%	0,4%	1,1%	0,8%	2,4%
m. motocykly +mopedy			0,1%		0,2%		0,2%
motocykly	0,1%	0,2%	0,7%	2,7%	0,7%	0,5%	4,8%
osobní automobily	0,1%	1,2%	12,3%	24,3%	14,9%	6,3%	59,2%
nákladní automobily	0,1%	0,2%	3,0%	10,6%	9,4%	2,4%	25,8%
autobusy +ostatní		0,2%	0,4%	1,6%	1,6%	0,8%	4,6%
Σ	0,3%	1,8%	16,8%	40,5%	28,7%	11,9%	

Zdroj: CDV

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

Obr. A14: Těžce zranění podle kategorie viníků nehody a jejich věku (celková bilance nehody, celkový počet = 7 315)

Zdroj: CDV

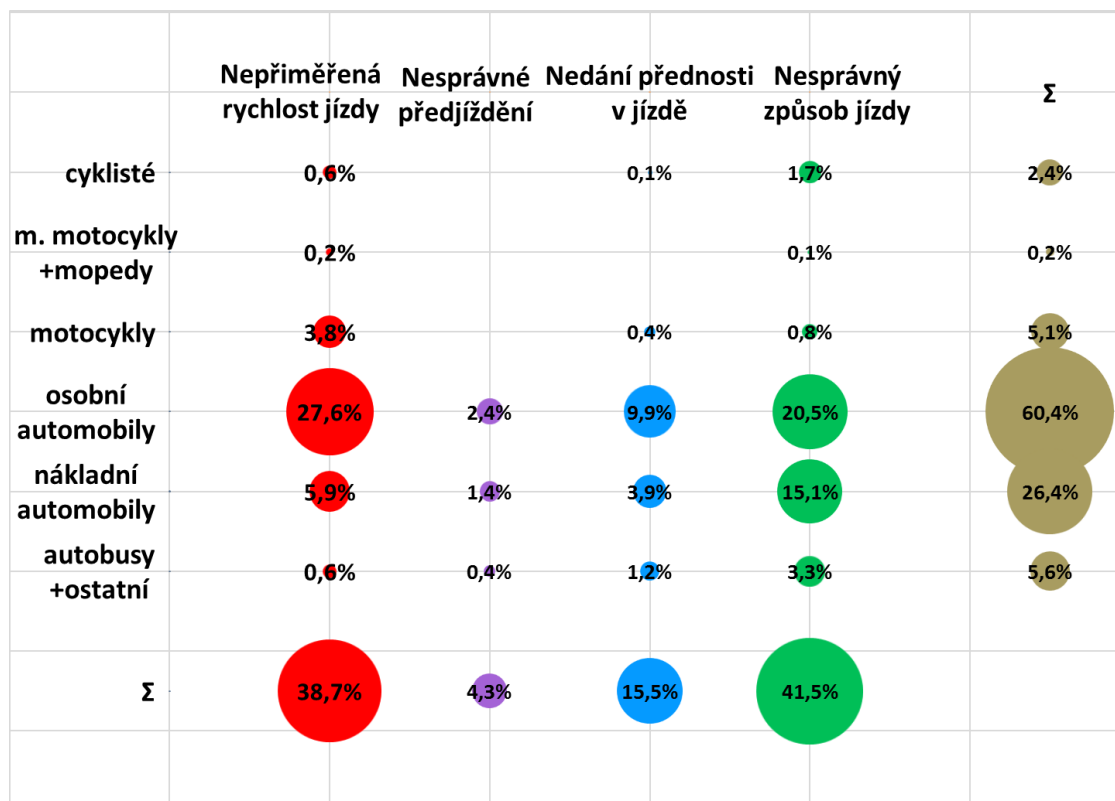
	0-15 let	16-18 let	19-24 let	25-44 let	45-64 let	65 a více let	Σ
chodci	2,0%	0,2%	0,4%	1,1%	1,2%	0,8%	5,7%
cyklisté	0,4%	0,2%	0,5%	2,0%	2,7%	1,2%	6,9%
m. motocykly +mopedy		0,0%	0,0%	0,2%	0,2%	0,2%	0,7%
motocykly	0,1%	0,4%	1,0%	3,9%	1,4%	0,3%	7,0%
osobní automobily	0,4%	1,3%	11,8%	24,9%	15,4%	7,2%	61,0%
nákladní automobily	0,0%	0,2%	2,2%	7,0%	4,3%	1,0%	14,8%
autobusy +ostatní	0,0%	0,1%	0,3%	1,5%	1,6%	0,3%	3,9%
Σ	2,9%	2,3%	16,2%	40,7%	26,9%	11,0%	

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

Podle kategorie viníků nehody z hlediska jejich dopadu (celkových následků nehody) je nejvýznamnější skupina řidičů osobních automobilů, zejména 25–44 let, 45–64 let a 19–24 let, poněkud méně pak i 65 a více let, dále skupina řidičů nákladních automobilů, zejména 25–44 let a 45–64 let. Poměrně významná je také skupina řidičů motocyklů 25–44 let.

Kategorie účastníků – řidičů jsou dále analyzovány dle příčiny nehody.

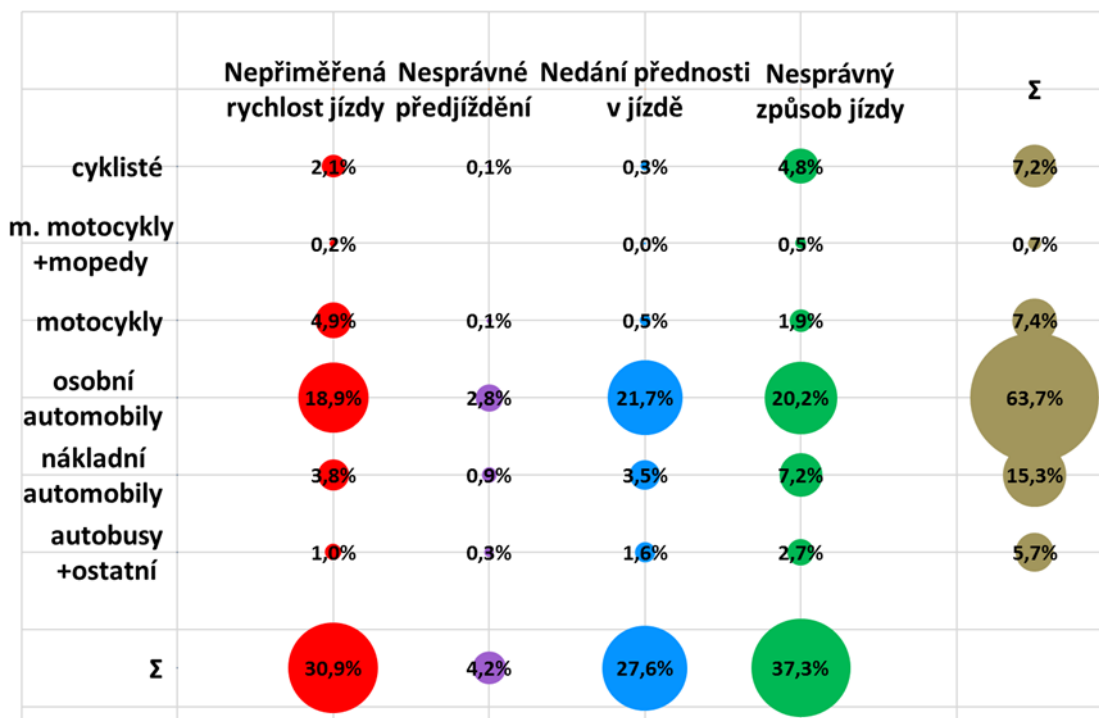
Obr. A15: Usmrcení podle kategorie viníků nehody a příčiny nehody (celkový počet = 1 801)



Zdroj: CDV

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

Obr. A16: Těžce zranění podle kategorie viníků nehody a příčiny nehody (celkový počet = 7 526)



Zdroj: CDV

Nejvýznamnější (z hlediska celkových následků nehody) je podíl osobních automobilů, a to pro nepřiměřenou rychlost jízdy, nesprávný způsob jízdy a nedání přednosti v jízdě. Menší jsou podíly nákladních automobilů, kde převažuje nesprávný způsob jízdy. U motocyklů je nejvýznamnější nepřiměřená rychlost jízdy. U osobních automobilů je významnější podíl nepřiměřené rychlosti jízdy u usmrcených, naopak nedání přednosti v jízdě u těžce zraněných.

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

### Podíl nákladních vozidel na závažných následcích nehod

Tab. A35: Podíl následků nehod s účastí nákladního vozidla (jako viník)

rok		2009			2015		
věk	hmotnost	<3,5	3,5–12	>12	<3,5	3,5–12	>12
15–18	usmrceno do 24 h	0	0	0	0	0	0
	těžce zraněno	2	0	0	0	0	0
	ekvivalent závažnosti nehod	1	0	0	0	0	0
19–24	usmrceno do 24 h	6	4	1	2	1	3
	těžce zraněno	28	7	5	16	13	6
	ekvivalent závažnosti nehod	13	6	2	6	4	5
25–44	usmrceno do 24 h	22	14	20	8	13	9
	těžce zraněno	70	42	42	33	38	29
	ekvivalent závažnosti nehod	40	25	31	16	23	16
45–64	usmrceno do 24 h	13	11	13	14	11	11
	těžce zraněno	41	30	28	24	15	24
	ekvivalent závažnosti nehod	23	19	20	20	15	17
65+	usmrceno do 24 h	1	0	0	1	0	1
	těžce zraněno	3	1	2	4	4	3
	ekvivalent závažnosti nehod	2	0	1	2	1	2

Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

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

Tab. A36: Podíl následků nehod s účastí nákladního vozidla (jako viník)

rok		2009						2015					
	lokalizace	intravilán			extravilán			intravilán			extravilán		
třída	hmotnost	<3,5	3,5-12	>12	<3,5	3,5-12	>12	<3,5	3,5-12	>12	<3,5	3,5-12	>12
dálnice	usmrceno do 24 h	0	0	0	2	1	3	0	0	0	1	2	6
	těžce zraněno	0	0	0	4	7	6	0	0	0	2	7	12
	ekvivalent závažnosti nehod	0	0	0	3	3	5	0	0	0	2	4	9
I.	usmrceno do 24 h	5	4	8	19	7	10	2	1	0	13	12	8
	těžce zraněno	22	6	9	39	13	21	9	7	3	16	20	16
	ekvivalent závažnosti nehod	11	6	10	29	10	15	4	3	1	17	17	12
II.	usmrceno do 24 h	0	3	1	5	4	2	1	3	2	1	0	1
	těžce zraněno	13	4	8	20	15	10	7	6	6	9	5	9
	ekvivalent závažnosti nehod	3	4	3	10	8	5	3	5	4	3	1	3
III.	usmrceno do 24 h	5	0	3	3	1	1	3	2	4	1	0	1
	těžce zraněno	9	7	2	9	3	3	5	4	7	4	3	3
	ekvivalent závažnosti nehod	7	2	4	5	2	2	4	3	6	2	1	2
místní komunikace	usmrceno do 24 h	3	7	4	0	1	0	3	5	2	0	0	0
	těžce zraněno	30	20	15	3	3	1	22	15	4	2	0	2
	ekvivalent závažnosti nehod	11	12	8	1	2	0	9	9	3	1	0	1

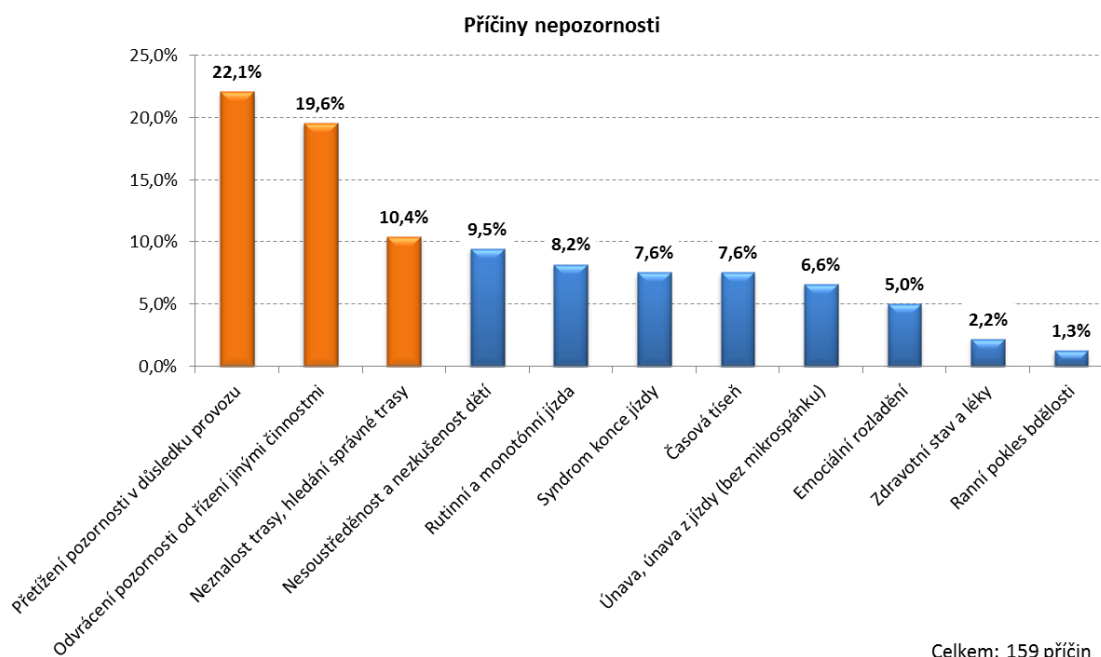
Zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV

### A 9 POZNATKY Z HLOUBKOVÉ ANALÝZY NEHOD

Strukturu příčin chybného chování řidiče a jeho hlavní aspekty podrobněji rozebírají následující grafy.

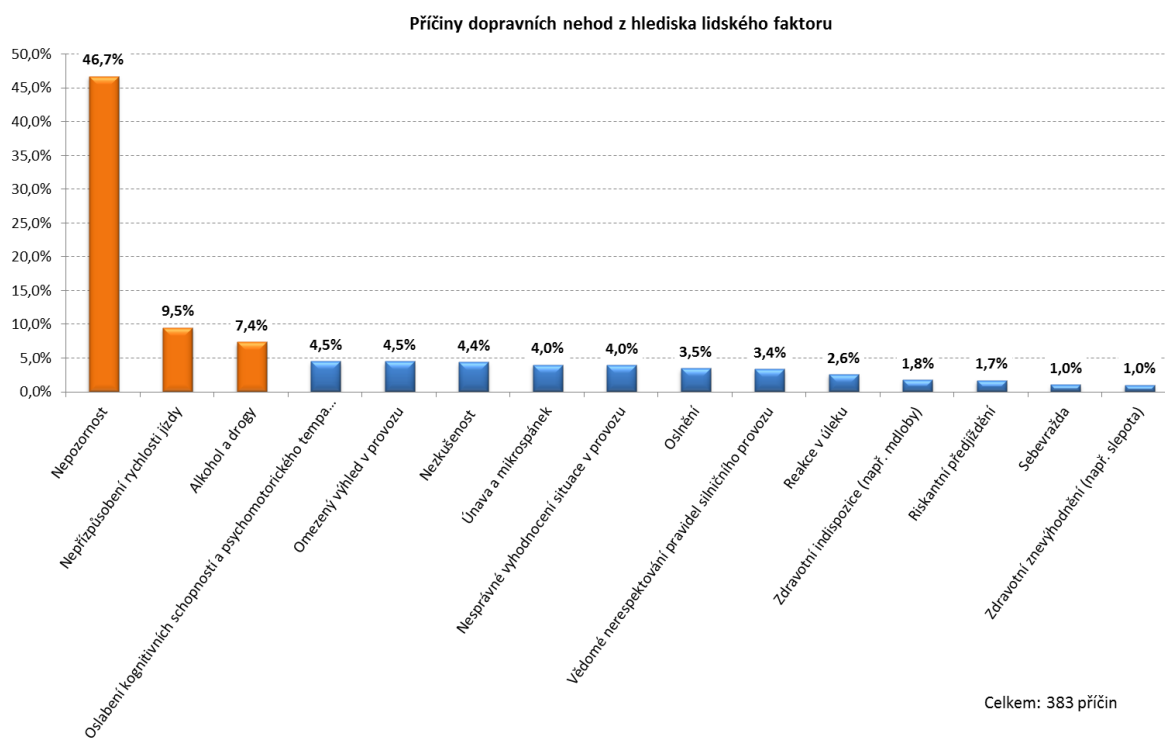
# BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Graf A17 Příčiny nepozornosti



# BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

Graf A18 Příčiny dopravních nehod z hlediska lidského faktoru





## **A 10 VYHODNOCENÍ PŘIPOMÍNEK A DOPORUČENÍ OD ZAJINTERESOVANÝCH SUBJEKTŮ K WEBOVÝM FORMULÁŘŮM A ZÍSKANÝCH PODNĚTŮ PRO REVIZI NSBSP 2020**

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

Dále bylo požádáno i o připomínky ke struktuře a obsahu webových formulářů pro každoroční vyhodnocování plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, kterými by mohla být zjednodušena jejich práce při jejich zpracování.

Překvapivě vysoká četnost odpovědí, mnohdy velmi podrobných, dala jasný signál o tom, že od tohoto dokumentu se očekává závažná pomoc při řešení problémů bezpečnosti.

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

### **Základní přehled subjektů, které zaslaly své připomínky:**

#### **ÚSTŘEDNÍ ORGÁNY STÁTNÍ SPRÁVY:**

Ministerstvo dopravy

Ministerstvo financí

Ministerstvo financí – Generální ředitelství cel

Ministerstvo obrany

Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy

Ministerstvo vnitra

Ministerstvo vnitra – GRH HZS ČR

Ministerstvo zdravotnictví

## **BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS**

Ministerstvo práce a sociálních věcí

Ministerstvo životního prostředí

### **KRAJE: (11)**

Hlavní město Praha

Jihočeský kraj

Jihomoravský kraj

Karlovarský kraj

Královéhradecký kraj

Liberecký kraj

Moravskoslezský kraj

Olomoucký kraj

Pardubický kraj

Plzeňský kraj

Zlínský kraj

### **OBCE S ROZŠÍŘENOU PŮSOBNOSTÍ:**

Blansko

Blatná

Bílovice

Brno

Broumov

Bučovice

Bystřice pod Hostýnem

Černošice

Česká Třebová

Český Krumlov

Český Těšín

Frenštát

Havířov

## **BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS**

Hlinsko

Hlučín

Hodonín

Hradec Králové

Hustopeče

Cheb

Ivančice

Jeseník

Jičín

Jindřichův Hradec

Karlovy Vary

Kolín

Krnov

Kroměříž

Litomyšl

Litvínov

Lovosice

Lysá nad Labem

Městská část Praha 21

Mikulov

Mohelnice

Most

Nové Město na Moravě

Nový Bydžov

Nový Jičín

Ostrov

Otrokovice

Plzeň

Prostějov

Přerov

Přibyslavice

Rokycany

Roudnice nad Labem

Sedlčany

Slavkov

## **BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS**

Sokolov  
Strakonice  
Šumperk  
Třebíč  
Třinec  
Turnov  
Uherský Brod  
Ústí nad Labem  
Valašské Meziříčí  
Varnsdorf  
Velké Meziříčí  
Veselí nad Moravou  
Vimperk  
Vizovice  
Vlašim  
Znojmo  
Žamberk

### **OSTATNÍ SUBJEKTY:**

Autoklub ČR  
Bezpeční chodci, z.s.  
Český červený kříž  
ČESMAD BOHEMIA, z.s.  
Dekra CZ, a.s. – Akademie dopravního vzdělávání  
Ekoplant, s.r.o.  
Ing. Stanislav Prokeš – dopravní expert  
Ing. Zora Šachlová – soudní znalkyně v oboru doprava  
Institut výzkumu školního vzdělávání PdF MU  
PaedDr. Lenka Frajerová – Studio Lines s.r.o.  
Pražské matky, o.p.s.  
Por. Ing. Michael Vafek – dopravní policie  
Profesní společenství autoškol a akreditovaných školicích středisek řidičů ČR  
Roman Budský, Tým silniční bezpečnosti, o.p.s.  
Sekce povrchových vlastností při ČSS (Ing. L. Nekula)  
Sdružení automobilového průmyslu ČR, Ing. Petr Karásek, MBA, LL.M,

## **BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS**

Společnost pro rozvoj veřejného osvětlení

Státní zdravotní ústav

Svaz měst a obcí

### **Shrnutí připomínek respondentů:**

#### **K – BEZPEČNÁ POZEMNÍ KOMUNIKACE**

Uzákonit směrnici na všechny dopravní projekty, které se hradí z veřejných rozpočtů.

Obecně: bezpečnostní audity by měly odhalovat „profesní slepotu“ nikoliv zjevné nedostatky, které odporují zákonu.

Bezpečnostní audit na všechny dopravní stavby (zjistit, u kolika % projektů byl audit proveden).

Přidělovat regionálně finanční prostředky na bodové závady komunikací (vytvoření jednoduchého dotačního programu).

System vůbec nefunguje – Program identifikace údržby a oprav nehodových úseků pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

Umožnit obcím bezplatné inspekce bezpečnosti komunikace v jejich správě a programově v časovém horizontu řešit nápravu.

Zjišťovat souvislosti nehod s reklamním zařízením (u nárazu do zařízení je to zjevné, ale např. faktory jako oslnění, odpoutání nepozornosti atd.).

Zjednodušit legislativu týkající se odstraňování „nebezpečných“ reklamních zařízení.

Plošný zákaz reklam u dálnic a silnic první třídy.

Pokud na výzvu k odstranění nereaguje vlastník reklamního zařízení, ať povinnost odstranění přejde na vlastníka pozemku.

Zjednodušit odstraňování „nebezpečných“ stromů.

Upravit definici „překážky“ z hlediska stromů.

V místech, kde z důvodu ochrany životního prostředí nelze vegetaci přizpůsobit, omezit adekvátně rychlost.

Nově přeřazené silnice R do typu D nejsou uzpůsobeny rychlostním limitům 130 km/h (tuhost svodidel, příčné sklony, atd.).

## **BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS**

Umožnit výkup vlastnického práva nebo zřízení břemena za účelem úpravy rozhledových polí.

Vodorovné značení placeného státní v Praze je v blízkosti přechodů pro chodce (méně než 5 m) – zhoršení přehlednosti.

Zavedení pravidel pro značení bezpečného průchodu chodců nebo cyklistů v okolí staveb.

Zpracovat na zvýšení bezpečnosti vozidel projíždějících v okolí staveb (lepší navádění atd.).

Zvýšení komfortu pěších cest k motivaci „chodit“ – dbát na subjektivní názor chodců (nikoliv pouze na názory odborných orgánů).

Zavést do zákona č. 13/1997 Sb. odpovědnost za kvalitní osvětlení průjezdních silnic.

Školení zaměstnanců státní správy ohledně osvětlení staveb.

Podpora obnovy vodorovného dopravního značení na silnicích nižších tříd.

Kruhové objezdy s dostatečným poloměrem (aby tam mohly zatočit i větší automobily bez nutnosti poškození vozovky nebo pneumatik).

Jednotný systém směrového značení po celé ČR, revidovat zastaralé a nelogické dopravní značení na silnicích.

Kvalitní vodorovné dopravní značení (význam hlavně v noci).

Nestřídat přednosti zprava s hlavními silnicemi.

Zvážit zavedení centrálního kontrolního orgánu, který by hodnotil dopravní značení komplexně, aby na sebe logicky navazovalo (některé silnice jsou v působnosti více správních úřadů, které stanovují pravidla provozu).

Při omezení tonáže umístit značku dostatečně dopředu, aby se řidič nemusel komplikovaně otáčet, atd.

Zakázat velkoplošné VDZ v místech intenzivního brzdění.

Na dálnice umíšťovat upozornění na udržování bezpečné vzdálenosti do blízkosti místa, kde se sjíždějí pruhy (prevence zácp a nehod).

Obnova a revidování vodících značení (pro případy snížené viditelnosti).

Středové a vodící čáry jako standardní vybavení komunikací II. a III. třídy.

Vybavit všechny úrovněvé přejezdy závorami (ze zákona).

Neumíšťovat překážky do rozhledového pole u železničních přejezdů.

## **BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS**

Využívání moderních technologií pro řízení dopravních toků.

Prisvětlování přechodů pro chodce jako povinnost ze zákona.

Zavádět „zvednuté“ přechody a křižovatky a zpomalující polštáře jako prvky dopravního zklidnění.

Při rekonstrukcích komunikací I. a II. třídy při průtahu do města zároveň budovat pruh pro oddělení cyklistů.

Pro případ stezky s pruhem pro chodce a cyklisty – barevně odlišit.

Vytvářet preventivně informační aktivity pro správné chování ve sdíleném prostoru (pěší zóny s povoleným vjezdem pro cyklisty atd.).

Optimalizace a interaktivní řízení dopravních toků za účelem přepravy účastníků v maximální možné míře nekonfliktním způsobem.

Energické a viditelné čištění dopravního prostoru od nevhodného dopravního značení. Zaměření na viditelnost a čitelnost dopravního značení. Na frekventovaných místech zavést dynamické řízení nebo interaktivní dopravní značení.

Dohled nad činností při opravách a údržbě komunikací, omezení by měla co nejméně zatěžovat dopravu, zavedení flexibilního dopravního značení. Nezávislý dohled nad činností zajišťovat denně.

Proaktivní přístup k zavádění telekomunikačních, automatizačních či robotizačních zařízení.

Snížit počet křížení silnic se železnicemi a vlečkami neprovozovaných přejezdů tratí a vleček.

### **V – BEZPEČNÉ VOZIDLO**

I při běžných kontrolách ze strany Policie ČR při zjištění technických nedostatků zakročit intenzivně (vzor Norsko či Rakousko – odebrání registrační značky atd.).

Při zjištění „závažné závady“ zadržet ORV automaticky.

Snížit toleranci k vozidlům, která mají závažné technické vady.

# BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS

## Ú – BEZPEČNÝ ÚČASTNÍK

Zajistit program pro výchovu řidičů jedoucích v koloně a jejich správné se rozestupování do stran při průjezdu vozidel IZS (Kraj Praha).

Doporučovat program „Bezpečné cesty do školy“:

<http://www.prazskematky.cz/projekty/bezpecne-cesty-do-skoly/database-realizovanych-projektu/>.

Kraje by se mohly zapojit (zákonem svěřena povinnost pouze obcím).

Vzdělávání pedagogických pracovníků (od mateřských škol po SŠ), nebo školení žáků odborníkem.

Rozšíření metodických materiálů v této oblasti.

Vyhodnocování účinnosti dopravní výchovy.

Kontinuální dopravní výchova až do konce SŠ; hl. dopravní výchovu směřovat do takového úseku, aby nedocházelo k několikaletým prodlevám do získání řidičského oprávnění.

Vzdělávání formou zážitkové pedagogiky.

Výchova i v reálném dopravním provozu.

Široké vzdělávání veřejnosti.

V Libereckém kraji by uvítali nějakou konkrétní metodologii, na jaká témata rodiče školit (narází na nezájem veřejnosti). Kraje se mohou podílet (v Libereckém kraji je pracovní skupina – zdravotnictví, doprava, VZP, krajská hygienická stanice).

Zveřejňovat statistiky nehodovosti, včetně návodů na řešení krizových situací.

Zaměřit se na používání bezpečnostních pásů v autobusech.

Motocyklisté nevědí, že v určitých polohách v zatáčkách a za autem atd. nejsou vidět a zkracují si rozhledové pole atd.

Dopravní výchova pro cyklisty (aby dávali např. znamení o změně směru s větší časovou rezervou atd.). Kraje mohou podporovat tyto projekty.

Vyčlenit „zdravotnickou“ přípravu z výcviku pro získání řidičského oprávnění a svěřit ji specializovanými FO nebo PO (tím se zjednoduší organizační zajištění výuky pro autoškoly a zdravotnická příprava se zkvalitní) – Český Červený kříž.

Pravidelné proškolení řidičů v oblasti první pomoci.



## **BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS**

Kraje mohou informovat o specifických nehodových místech ve svých územích.

Prolomení lékařského tajemství (záznam o závislosti do registru řidičů).

Návštěvy protidrogových center v rámci výuky (autoškoly apod.).

Navýšení počtu výukových hodin.

Zajistit jednu hodinu výuky v autoškole jako jízdu na kole v provozu.

Pravidelné přeškolování učitelů autoškol; přeškolování řidičů v poskytnutí první pomoci – (např. při prodlužování řidičského oprávnění).

Zdůraznit význam výuky nehodových situací a defenzivního stylu jízdy.

Školení i řidičů referentů (nejen řidiči profesionálové) – navázat na úpravu pojištění odpovědnosti z provozu vozidla.

Obecné zvýšení náročnosti výcviku v autoškole (nejdůležitější pravidla, sledování chování již při výcviku) – úroveň zavést stejnou ve všech autoškolách.

Vytvoření souboru vysvětlení typických nehodových situací a jejich okolností (+ fotodokumentace atd.).

Komplexní odborné lékařské prohlídky (podmínka pro ŘO, pak pro seniory).

Psychologická výchova a častější vyšetření (při podezření z přestupkového jednání, atd.).

Zavést odpovědnost za lékařské a psychologické posudky (zřídit nějakou státní dopravně lékařskou instituci?) + registr vydávaných posudků.

Vytvoření veřejného registru autoškol.

Eliminace cenové soutěže mezi autoškolami.

Registraci autoškoly vydávat podle sídla nikoliv podle místa provozovny (pouze jedna registrace pro každou provozovnu).

Eliminovat možnost individuálního studijního plánu dle § 18 (dochází ke snížení počtu teoretických hodin).

Odejmout soukromý charakter přípravě nových řidičů a zvýšit státní dohled (závěrečná zkouška, zkouška na učitele autoškoly, atd.).

Zavedení kamerového záznamu ze zkoušky odborné způsobilosti, příp. Z posledních fází výcviku.

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

Pravidelná kontrola dodržování učebních osnov, docházky atd.

Ve zvýšené míře využívat sdělovacích prostředků – kampaně krajských koordinátorů besip sjednotit, dát jim celorepublikový charakter.

Medializace a sběr dat na území krajů ve spolupráci s nimi.

Masově informovat o novelách, které ovlivňují bezpečnost provoz.

Eliminace obstrukcí (zde opatrně vyvažovat s právem na spravedlivý proces) – např. omluvu z jednání odůvodňovat a prokazovat.

Využívání automatického systému sledování přestupků a jeho dotažení do konce (vymožení pokuty).

U bagatelních deliktů povolit pouze přezkum správními soudy (tedy nikoliv opravné prostředky dle správního řádu).

Přimět odvolací orgány, aby rozhodovaly včas.

Zvážit možnost zadržení ŘP na místě spáchání přestupku – přestupce by měl větší motivaci věc sám řešit a nikoliv se ukrývat.

Zjednodušit a zpřehlednit oblast doručování (buď datová schránka, nebo trvalý pobyt).

Pokud se má řidiči zadržet ŘP a nemá ho u sebe: zavést alternativní způsob, jak mu řízení nelegalizovat.

Chybí zpětná vazba pro PČR – nemají nárok dozvědět se, jak věc dopadla u správního orgánu.

Enormní administrativa při dokazování správním orgánem (certifikát o měřícím zařízení, školení policistů, příkaz od nadřízených k měření).

Za společensky nejzávažnější jednání (vedoucí často ke smrtelným nehodám) odebírat řídičské oprávnění.

Vysoké sankce = vyšší preventivní účinek (z praxe se ukazuje jako účinnější nástroj prevence zákaz činnosti než výše pokuty).

Problematika různých „pojišťoven pro řidiče“ typu bez pokuty atd.

Zavést určitou selektivnost – tolerance nevýznamných chyb, ale tvrdý postih těch závažných

Inspirace v zahraničí za účelem vyšší efektivity trestního systému (jak prokazují přestupky, výše pokut atd.).

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

Eliminovat možnost odečtu bodů za kurz bezpečné jízdy.

Vyhodnotit a aktualizovat ustanovení o objektivní odpovědnosti provozovatele (co ÚS?).

Revize spodních hranic sankcí (pro někoho likvidační viz judikatura NSS např.) – nový přestupkový zákon to řeší.

Revize námitkového řízení, aby se vrátilo ke svému původnímu smyslu.

Zdůraznit význam překročení rychlosti o více než 10 km/h.

Pokud přestupce neuhradí, umožnit alternativu (př. veřejně prospěšné práce, atd.).

Stanovit mechanismus pravidel tak, aby náklady na vynucení nepřevyšovaly zisk.

Rostoucí sankce, pokud řidič neplatí do určité doby.

Eliminovat kontroly Policie ČR za účelem zisku – pouze kontroly za účelem bezpečnosti.

Eliminovat kontroly, které vytváří nebezpečné situace (těsně za zatáčkou atd.).

Pojem „agresivní jízda“ právní řád nezná, vypustit ze statistik.

Zavést dotační titul pro města a obce pro možné úsekové měření rychlostí v intravilánech měst.

Montovat do vozidel kamery a upravit pravidla pro nakládání se záznamem.

Ve zvýšené míře používat kamery v nehodových úsecích atd.

Úsekové měření v oblastech, kde probíhají stavební práce na dálnicích (případně silnicích pro motorová vozidla).

Zvýšit pokuty za špatné parkování (zahraniční vzor z Německa – 50 euro, po 14 dnech dvojnásobek, po další době jde případ před soud).

Rozšíření pravomocí obecní policie v oblasti dopravních kontrol.

Posílit počty policistů a strážníků, výbava a zlepšení jejich postavení ve společnosti.

Lepší právní postavení policistů (rozhodují v časovém presu a ve stresu, pak jsou za práci sankcionováni lidmi, kteří případ hodnotí v klidu od stolu).

Po určitou dobu jízda pouze se zkušenějším řidičem.

Povinnost pro začínající řidiče účastnit se školení: s dopravním psychologem, rozbor dopravních nehod, defenzivní jízda, bezpečná jízda.

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

System xkrát a dost.

Stanovit nepodrobení se vyšetření na ovlivnění návykovou látkou jako trestný čin.

Stanovit nemožnost prominout část trestu, pokud má řidič opakovaný zákaz řízení.

Upravit postih telefonování, SMS, atd.

Upravit postih manipulace se záznamovým zařízením (tachograf) – bodový postih + vyšší pokuta.

Vzdělávání všech skupin účastníků silničního provozu nejenom institucionálně, ale i metodickými návody, které budou vhodně medializovány.

Zjednodušení a zpřehlednění dopravní legislativy se zaměřením na její srozumitelnou komunikaci veřejnosti.

Vymýtit předpisový formalismus ve prospěch praktického a konkrétní situaci maximálně přizpůsobeného efektivního řešení.

Mediální diskuze s veřejností ohledně různých dopravních situací včetně návodu jejich řešení.

Zefektivnit vzdělávání řidičů na všech stupních školských zařízení, v autoškolách, v rámci vzdělávání řidičů referentských vozidel i profesního vzdělávání.

Represivní systém zefektivnit, aby toleroval nepodstatné porušení, ale uměl účinně postihnout závažné porušení a eliminovat nebezpečné účastníky silničního provozu. Zároveň se zaměřit na rychlou zpětnou vazbu pro pachatele, aby trest měl maximální výchovnou funkci.

Kultivace veřejného mínění vyzdvižením pozitivních příkladů a odsouzením negativního chování ze strany společenské elity.

Akcentovat obnovu dopravy před nutností setrvání účastníků nehody a vozidel na místě za účelem zdokumentování nehody.

Snaha o postupné sjednocování pravidel silničního provozu na úrovni legislativy všech evropských zemí (resp. zemí Schengenského prostoru) včetně souvisejících pravidel, která ovlivňují přeshraniční provoz vozidel.

Vhodné moderování diskuze na téma soužití více druhů dopravy. (hromadná vs. individuální, osobní vs. nákladní, vozidla vs. chodci, ...)

Z Rady vlády pro bezpečnost silničního provozu, resp. BESIP, udělat akční odbornou platformu, která zvýší intenzitu svého působení na subjekty zúčastněné na dopravním systému. Včetně zvýšení prestiže tohoto orgánu u dotčených institucí i veřejností.

## NÁVRH NOVÝCH AKTIVIT AP

V opatření K1 doplnit aktivitu:

### Aktivita K1.5

Popis: Identifikace výzkumných potřeb zaměřených na vývoj a demonstrace komponentů, opatření a metod (včetně silniční telematiky) a rozšiřování výsledků výzkumu s cílem zvýšit bezpečnost silniční infrastruktury.

Odpovídá: MD

Termín: průběžně

Zdůvodnění: Tato aktivita je zohledněna přímo ve směrnici 2008/96/ES ze dne 19. listopadu 2008 o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury a podporuje cíle priority „Bezpečná doprava“ Koncepce VaVaI v rezortu dopravy do roku 2030.

### Aktivita K8.12

Popis: Zavedení informačních služeb stran využívání parkovacích míst a usnadnění rozhodování (řidičů či dopravních společností) o tom, kdy a kde parkovat na transevropské silniční síti v České republice

Odpovídá: MD

Termín: průběžně do roku 2020

Zdůvodnění: Ve směrnici 2008/96/ES ze dne 19. listopadu 2008 o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury je zajištění parkovacích míst na transevropské silniční síti nedílnou součástí. Současně je toto opatření zmíněno v nařízení č. 885/2013, kterým se doplňuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/40/EU o inteligentních dopravních systémech, pokud jde o poskytování informačních služeb týkajících se bezpečných a chráněných parkovacích míst pro nákladní a užitková vozidla.

### Aktivita K8.13

Popis: Pilotní testování inteligentních dopravních systémů snižujících nehodovost v silničním provozu či snižující následky nehod v podmínkách ČR.

Odpovídá: MD

Termín: do roku 2020

## **BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS**

Zdůvodnění: V současnosti MD zahajuje prostřednictvím odboru 710 řešení projektu „C-Roads Czech Republic“ zaměřeného na pilotní testování a ověřování pro následné ostré nasazení kooperativních (spolupracujících) systémů ITS (tzv. C-ITS) v podmínkách ČR, které mají významný potenciál snížit nehodovost v silničním provozu. Mezi další projekty spadá i projekt I\_HeERO zaměřený na pilotní testování rozšíření systému eCall pro nákladní vozidla přepravující nebezpečné věci podle dohody ADR.

Aktivita V1.1.

Statistika vážných a nebezpečných závad zjištěných při technických silničních kontrolách a na základě nové právní úpravy (§ 6b zákona o silničním provozu) i počtu zadržených osvědčení o registraci vozidla"

Aktivita K11

Celostátní kampaně na podporu prováděných dopravních opatření (např. místa pro přecházení, změna dopravního značení, atd.).

Ú2.11

Jednotná prezentace základních nehodových situací (pro výuku a prezentaci v médiích), rovněž základní chyby chodců.

K3

Měření proměnných parametrů vozovek PK, výběr nebezpečných úseků a návrh opatření ke snížení nehodovosti.

Soustředit se v NSB i na kategorii zahraničních nákladních vozidel.

Soustředit se v NSB na kategorii profesionálních řidičů – podpořit přípravu mladých, nabídnout starším přístup k péči o jejich fyz. a psych. kondici.

Soustředit se v NSB doručovacím službám, jejichž poměr na silnicích roste a způsobují velkou část nehod.

## **BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS**

Rozšíření aplikace "Záchranka" (Kraj Praha).

Urychlit opravu silnic (zohlednit přidělení finančních prostředků do rozpočtů obcí).

Přednostně akčně technicky řešit nehodová a krizová místa.

Povinné "komisionální projednání" dopravní nehody formou mimořádné prohlídky komunikace v režimu vyhlášky č. 104/1997 Sb., kterou se provádí zákon o pozemních komunikacích (kraj Moravskoslezský).

V NSBSP by měly být konkrétní opatření s odpovědnou institucí + časový plán a kontrolní mechanismus.

Metodické vedení ze strany MD pro pracovníky Centra služeb pro silniční dopravu působících v jednotlivých krajích.

Úprava specifické legislativy pro elektrokola.

Uvést i výzkumné instituce jako odpovědné subjekty do strategie kap. 10 (MD odbor ITS).

Rozčlenit kategorii Ú (účastník) na více podkategorií (organizační, legislativní, atd.).

Reflektovat srážky se zvěří a přijmout na základě lokace nebezpečných úseků opatření (migrační koridory, výstrahy, rychlostní limity, atd.).

Vize do budoucna – inteligentní systém omezování rychlosti např. na základě GPS, zvyšování „umělé inteligence vozů“.

Eliminovat nesmyslné oddalování hranic obcí od skutečných hranic a nesmyslné omezování rychlosti pod 50 km/h.

Zvážit, zda nezavést in-line bruslaře do kategorie cyklistů (dnes chodci).

Zavést do NSBSP (možná tím myslí formuláře – viz ORP Ostrov) otázky týkající se nehodových úseků, analýza příčin, návrhy opatření k nápravě.

Pracovníci specializovaní na BESIP na úrovni ORP (Zlínský kraj, konkrétně Otrokovice s tím uvádějí pozitivní zkušenost) – doplnit do § 124 zák. č. 361/2000 Sb., že obce i kraje i MD budou mít speciální komise, které se zabývají BESIP, hierarchická struktura.

Zrychlit vyvlastňovací řízení.

Oplocení kolem dálnic a významných silnic (prevence proti srážce se zvěří) – jednotný celostátní systém.

## **BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS**

Doplnit protokoly o DN o schéma nehodového děje tak, aby mohly být prováděny kolizní diagramy bez přístupu k policejním protokolům (kde jsou osobní data).

Výklad BESIP ohledně odbočování z končícího pruhu, způsobuje v praxi kolony (dle výkladu má řidič jet až „na doraz“).

Zakázat použití tryskové metody u vytížených komunikací.

Snížit vliv ceny u výběrového řízení na výrobu, údržbu, opravu komunikace a zvýšit vliv odbornosti uchazeče.

Zakotvit do zákona způsob, jakým má chodec dát najevo svůj úmysl přejít komunikaci.

Zavést povinnost nosit reflexní prvky i v obci za snížené viditelnosti (plus uvést minimální velikost těchto prvků na 100 cm<sup>2</sup>).

V NSBSP se detailněji zaměřit na bod 6 a propracovat ho (dílní cíle).

BESIP osamostatnit od státu – tedy vytvořit nezávislou centrální instituci, která bude zodpovědná za bezpečnost v dopravě.

Odstranit deficit spočívající v nedostatku parkovacích míst pro nákladní dopravu na hlavních tazích.

Zavést rampy k odstraňování ledu z návěsů nákladních vozidel.

Osvěta nebo regulace používání mobilů, nebo sluchátek při pohybu na pozemních komunikacích.

Komunikace objednatelů s dopravci a zohlednění pracovních režimů řidičů autobusů.

Zřídit speciální pracovní skupinu, která se bude soustředit na kategorii profesionálních řidičů a její začlenění do NSBSP.

Potlačit prioritu nutnosti setrvání vozidel na vozovce po nehodě pro její řádné zdokumentování ve prospěch obnovy provozu.

Znovu zprovoznit Observatoř bezpečnosti silničního provozu – informace o probíhajících projektech, aby bylo možno efektivně navazovat spolupráci.

Zavedení ucelené formy vzdělávání, která by v sobě obsahovala všechna bezpečnostní témata (ve zprávě o stavu výchovy mají vlastní návrhy opatření v oblasti vzdělávání ohledně bezpečnosti obecně).

Diskutovat zavedení některých společných pravidel pro celou EU.



## **BEZPEČNOST NA SILNICÍCH - PRÁVO A ZODPOVĚDNOST KAŽDÉHO Z NÁS**

Jednat o legislativě pro autonomní vozidla (Volvo spouští už k roku 2017 sto autonomních aut ve čtyřech významných evropských městech).

Podpora alternativních metod dopravy, alternativních pohonných hmot.

Podpora opatření směřujících k obnově vozového parku v ČR (eliminace ekologicky a bezpečnostně nevyhovujících automobilů).

Úprava legislativy ohledně Fondu zábrany škod, aby finance šly na BESIP, zapojit Radu vlády pro BESIP, do správní rady zařadit zástupce motoristické veřejnosti.

Obecně ke zranitelným účastníkům – realizovat investiční pobídky ze Státního fondu dopravní infrastruktury v této oblasti.

*Poznámka: Znění připomínky bylo ponecháno v původní podobě připomínky. Nebylo jazykově upravováno.*