

NSBSP 2019

## Příloha 4

Plnění z pohledu Nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu



Ministerstvo dopravy

## Obsah

<b>1. NEPŘÍMÉ UKAZATELE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU - NUB .....</b>	<b>2</b>
1.1. Rychlost vozidel .....	2
1.2. Překračování rychlostí .....	2
1.3. Odstupy vozidel .....	4
1.4. Řidič: používání zádržných systémů, užívání mobilního zařízení za jízdy, svícení vozidel ve dne .....	6
1.4.1. Data z terénu .....	6
1.4.2. Srovnání dat z terénu a ankety na Observatoři bezpečnosti .....	9
1.5. Používání bezpečnostních prvků – přílby – cyklisté a motocyklisté .....	9
1.6. Používání reflexních prvků chodci mimo obec na komunikaci bez osvětlení .....	10
1.6.1. Dotazníkový průzkum .....	10
1.6.2. Data z terénu .....	16
1.6.3. Srovnání dotazníkového průzkumu a sběru dat z terénu .....	16
1.7. Sledování chování chodců (dětí) na přechodech pro chodce .....	16
1.8. Doplnkový sběr používání zádržných systému u spolujezdců .....	19
1.8.1. Data z terénu .....	19
1.8.2. Srovnání dat z terénu a ankety na Observatoři bezpečnosti .....	20
1.9. Chování řidičů na vedlejší komunikaci – STÚJ, dej přednost v jízdě .....	21
1.10. Webové prostředí .....	24
<b>2. ZÁVĚRY .....</b>	<b>26</b>

## 1. Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu - NUB

Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu slouží ke sledování chování účastníků nebo vlastností komunikace, u kterých je prokázána souvislost s bezpečností silničního provozu.

Vzhledem k tomu, že **nasbíraná data NUB** jsou sbírána v souladu s Metodikou sběru dat, bylo možné je konfrontovat s již naměřenými daty a sledovat trend jednotlivých NUB v závislosti na čase.

### 1.1. Rychlost vozidel

Rychlosti vozidel byly sledovány s rozdělením na intravilán a extravilán. Jedná se o vyhodnocení rychlosti V85, což je rychlost, kterou jede více, jak 85 % vozidel. Vozidla jsou dále rozdělována dle váhy do 3,5 t a nad 3,5 t, v extravilánu je to především z důvodu jiných rychlostních limitů.

Tabulka 1: Rychlosti V85 v jednotlivých krajích.

KRAJ	Extravilán		Intravilán	
	do 3,5 t	nad 3,5 t	do 3,5 t	nad 3,5 t
JHM	102	88	56	59
JHC	99	89	57	55
PAK	95	85	56	58
HKK	96	90	57	57
VYS	100	89	56	54
KVK	100	89	56	55
LBK	99	91	59	57
OLK	98	88	55	55
PLK	98	87	55	54
STC	98	87	53	52
MSK	97	87	58	56
ULK	99	87	56	56
ZLK	97	86	58	56
ČR	98	88	56	56

### 1.2. Překračování rychlostí

U překračování nejvyšších dovolených rychlostí vozidel se vyhodnocují vozidla, která nedodržují rychlostní limit daný pro extravilán a intravilán, s rozdělením dle kategorie vozidla. Překračování rychlostí je počítáno u vozidel, která mají více než 4 s odstup – tedy u samostatně jedoucích vozidel, aby nedošlo zkreslením překračování díky ovlivnění vozidla jízdou v koloně.

V **extravilánu** u kategorií vozidel do 3,5 t bylo zjištěno překračování nejvyšší dovolené rychlosti o 12 %, což je v této kategorii dvojnásobně více než v intravilánu. Pro vozidla nad 3,5 t to pak bylo zjištěno v extravilánu 7 % a v intravilánu 5 % překračování.

Nejvíce překračují vozidla v extravilánu v kategorii do 3,5 t v Jihomoravském kraji (o 18 %) a v Karlovarském kraji (o 14 %). V kategorii vozidel nad 3,5 t v extravilánu nejvíce překračují v Libereckém kraji (o 17 %), v Královéhradeckém kraji (o 12 %) a v Karlovarském kraji (o 11 %) – viz [Tabulka 2](#).

V intravilánu vozidla do 3,5 t

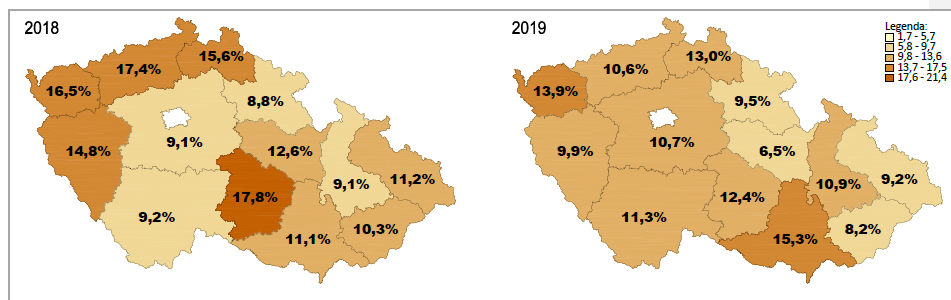
[Tabulka 2](#)

[Tabulka 2](#) docházelo k největšímu překračování v Libereckém kraji (o 10 %), v Moravskoslezském i Zlínském shodně o 8 %. V intravilánu vozidla nad 3,5 t, docházelo k největšímu překračování nejvyšší dovolené rychlosti v Jihomoravském kraj (10 %) a v Pardubickém kraji (9 %).

Tabulka 2: Překračování rychlostí dle krajů s rozdělením na extravilán/intravilán a hmotnost vozidla.

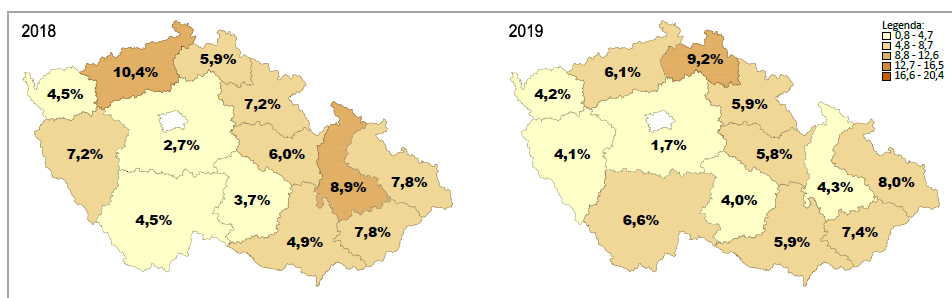
KRAJ	Extravilán		Intravilán	
	do 3,5 t	nad 3,5 t	do 3,5 t	nad 3,5 t
JHM	18 %	8 %	5 %	10 %
JHC	12 %	9 %	7 %	4 %
PAK	8 %	2 %	5 %	9 %
HKK	9 %	12 %	6 %	7 %
VYS	13 %	8 %	4 %	1 %
KVK	14 %	11 %	4 %	4 %
LBK	12 %	17 %	10 %	6 %
OLK	12 %	7 %	4 %	3 %
PLK	11 %	6 %	4 %	3 %
STC	12 %	7 %	2 %	1 %
MSK	10 %	8 %	8 %	5 %
ULK	12 %	6 %	6 %	5 %
ZLK	9 %	4 %	8 %	5 %
ČR	12 %	7 %	6 %	5 %

V meziročním porovnání je vidět mírný nárůst překračování nejvyšší dovolené rychlosti o více než 10 km/h mimo obec, nejvyšší hodnoty jsou však v roce 2019 nižší (v roce 2018 byly hodnoty nad 15 % ve 4 krajích, v roce 2019 pouze v jednom) – viz [Obrázek 1](#).



Obrázek 1: Přečkováání nejvyšší dovolené rychlosti o více než 10 km/h MIMO OBEC s rozdělením na kraje – v roce 2018 a 2019.

Při porovnávání meziročního vývoje přečkováání nejvyšší dovolené rychlosti o více než 10 km/h v obci došlo v pěti krajích ke zhoršení oproti roku 2018 (v Jihomoravském, Moravskoslezském, Vysočině, Libereckém, Jihočeském), ale v Kraji Vysočina se stále pohybují hodnoty v nejnižším intervalu – 4,0 % přečkováání.



Obrázek 2: Přečkováání nejvyšší dovolené rychlosti o více než 10 km/h V OBCE s rozdělením na kraje – v roce 2018 a 2019.

### 1.3. Odstupy vozidel

Odstupy vozidel byly zjišťovány pro kategorie vozidel do 3,5 t a nad 3,5 t, s rozdělením na extravilán a intravilán. V následující tabulce jsou uvedeny dvě skupiny vozidel – s odstupy od předchozích vozidel nad 2 s (bezpečná doba) a vozidla s odstupem nad 4 s (dle NSBSP).

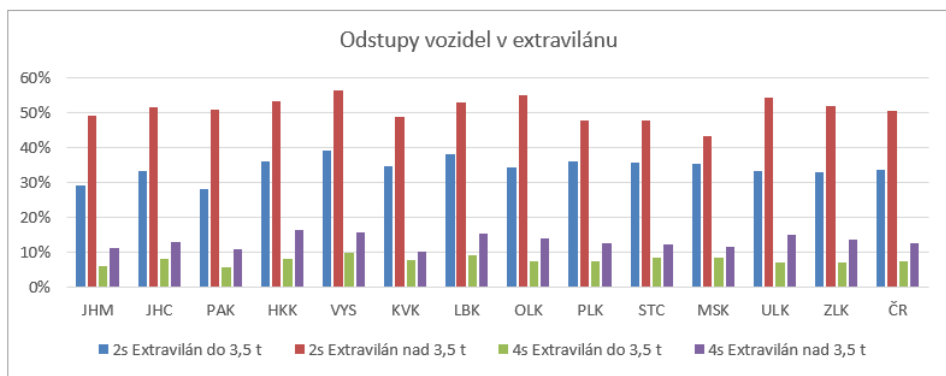
Z barevného provedení tabulky (viz [Tabulka 3](#)) je patrné, že nejvyšší hodnoty dodržování bezpečného odstavu, ať už v kategorii 2 s nebo 4 s mezery mají vozidla nad 3,5 t, bez rozdílu, zda se jedná o intravilán nebo extravilán. Lze konstatovat, že v extravilánu nedodržují 2s odstavu od vozidla před sebou 2/3 osobních vozidel, u nákladních vozidel je to „pouze“ polovina (viz [Tabulka 3](#), [Obrázek 3](#), [Obrázek 4](#)). Dvousekundový odstavu dodržují vozidla nad 3,5 t v extravilánu z 50 %, v intravilánu z 58 %. Stejně hodnoty pro vozidla do 3,5 t jsou pro extravilán 33 % a intravilán 44 %.

U 4 sekundové mezery není již tento rozdíl tak výrazný, přesto vozidla nad 3,5 t dodržují odstavu v extravilánu z 13 % a v intravilánu ze 14 %, oproti vozidlům do 3,5 t, kde dodržují v extravilánu z 8 % a v intravilánu z 10 %.

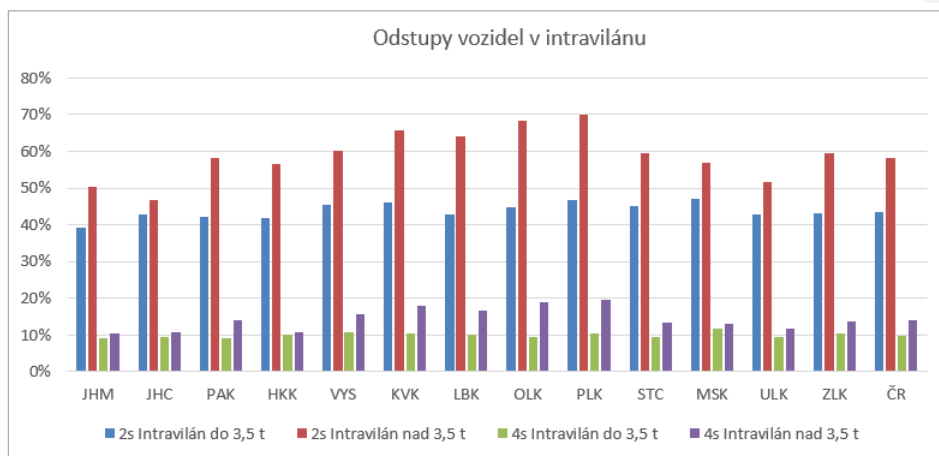
Rozdíl oproti loňskému roku je v řádu jednotek, maximální rozdíl je o 3 %.

Tabulka 3: Odstupy vozidel nad 2 s a 4 s, s rozdělením na kraje, extravilán/intravilán.

KRAJ	2 s				4 s			
	Extravilán		Intravilán		Extravilán		Intravilán	
	do 3,5 t	nad 3,5 t	do 3,5 t	nad 3,5 t	do 3,5 t	nad 3,5 t	do 3,5 t	nad 3,5 t
JHM	29%	49%	39%	50%	6%	11%	9%	11%
JHC	33%	51%	43%	47%	8%	13%	9%	11%
PAK	28%	51%	42%	58%	6%	11%	9%	14%
HKK	36%	53%	42%	57%	8%	17%	10%	11%
VYS	39%	56%	45%	60%	10%	16%	11%	16%
KVK	35%	49%	46%	66%	8%	10%	10%	18%
LBK	38%	53%	43%	64%	9%	15%	10%	17%
OLK	34%	55%	45%	68%	8%	14%	10%	19%
PLK	36%	48%	47%	70%	8%	13%	10%	20%
STC	36%	48%	45%	59%	8%	12%	9%	13%
MSK	35%	43%	47%	57%	9%	12%	12%	13%
ULK	33%	54%	43%	52%	7%	15%	9%	12%
ZLK	33%	52%	43%	59%	7%	14%	10%	14%
ČR	33%	50%	44%	58%	8%	13%	10%	14%



Obrázek 3: Odstupy vozidel nad 2 a 4 s, s rozdělením na kraje, extravilán.



Obrázek 4: Odstupy vozidel nad 2 a 4 s, s rozdělením na kraje, intravilán.

## 1.4. Řidič: používání zábrzných systémů, užívání mobilního zařízení za jízdy, svícení vozidel ve dne

### 1.4.1. Data z terénu

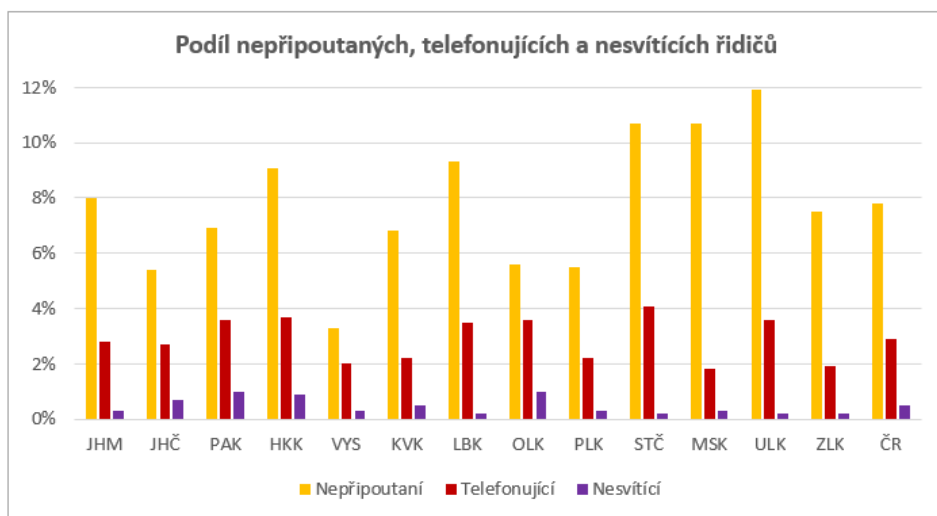
Podíl řidičů, kteří se nepoutají je v celorepublikovém měřítku cca 8 %. To je o více jak 1 % nad hodnotami z roku 2018. Nad 10 % se však nepoutají řidiči v Ústeckém kraji (11,9 %), Moravskoslezském a Středočeském kraji (10,7 %). Nejvíce se naopak v roce 2019 poutalo v Kraji Vysočina cca 97 % řidičů – viz [Tabulka 4](#) [Tabulka 4](#) sloupec „Nepřipoutaní“ a [Obrázek 5](#) [Obrázek 5](#).

Podíl telefonování se drží pod 3 procenty (shodně s rokem 2018). Nejvyšší podíl je 4,1 % ve Středočeském kraji (stejně jako v loňském roce). Dalšími kraji s vyšším podílem telefonování řidičů za jízdy je Královhradecký kraj (3,7 %) a dále kraje Pardubický, Olomoucký a Ústecký (3,6 %) – viz [Tabulka 4](#) [Tabulka 4](#) sloupec „Telefonující“ a [Obrázek 5](#) [Obrázek 5](#).

Celorepublikový průměr řidičů, kteří nesvítí se v letošním roce snížil oproti loňskému roku o 0,3 % - tedy 0,5 % řidičů nesvítí ve dne. Nejvyšší hodnotou je 1 %, a to v Olomouckém a Pardubickém kraji, 0,9 % řidičů nesvítí v Královhradeckém kraji – viz [Tabulka 4](#) [Tabulka 4](#) sloupec „Nesvítící“ a [Obrázek 5](#) [Obrázek 5](#).

Tabulka 4: Podíl řidičů, kteří se nepoutají, telefonují za jízdy a nesvítí, s rozdělením na kraje.

kraj	Nepřipoutaní	Telefonující	Nesvítící
JHM	8,0%	2,8%	0,3%
JHČ	5,4%	2,7%	0,7%
PAK	6,9%	3,6%	1,0%
HKK	9,1%	3,7%	0,9%
VYS	3,3%	2,0%	0,3%
KVK	6,8%	2,2%	0,5%
LBK	9,3%	3,5%	0,2%
OLK	5,6%	3,6%	1,0%
PLK	5,5%	2,2%	0,3%
STČ	10,7%	4,1%	0,2%
MSK	10,7%	1,8%	0,3%
ULK	11,9%	3,6%	0,2%
ZLK	7,5%	1,9%	0,2%
ČR	7,8%	2,9%	0,5%



Obrázek 5: Podíl řidičů, kteří se nepoutají, telefonují za jízdy a nesvítí, s rozdělením na kraje.

Z meziročního pohledu na nepoutání řidičů je patrné, že míra nepoutání je v čase kolísavá – v Karlovarském, Plzeňském, Jihočeském, Jihomoravském, Zlínském, Olomouckém, Libereckém a Ústeckém kraji došlo ke zvýšení míry nepoutání, zatímco v Královéhradeckém, Vysočině, Pardubickém, Moravskoslezském došlo ke snížení míry nepoutání. Pouze ve Středočeském kraji je míra nepoutání mezi lety 2018 a 2019 stejná – viz [Obrázek 6](#).





#### 1.4.2. Srovnání dat z terénu a ankety na Observatoři bezpečnosti

Z ankety sledované na Observatoři bezpečnosti vyplývá, že podíl řidičů, kteří se nepoutají je 17,6 %. Pro určení nepřipoutaných řidičů jsou sloučeny všechny kategorie mimo „vždy se poutá“.

Ze sledování v terénu víme, že řidiči se v celorepublikovém měřítku nepoutají v cca 8 %. V rámci ankety jsou řidiči ochotni se přiznat k daleko většímu nepoutání se, než bylo možno zjistit sledováním v terénu. Cílem sledování v terénu je podchytit trend ve vývoji a není možné podchytit ty, co se např. v anketě přiznali, že se nepoutají na krátkou vzdálenost. Tudíž tento výsledek poukazuje na vyšší riziko nepoutání se a bude určité zajímavé v příštím roce opětovně vyhodnotit anketu a udělat srovnání.

#### 1.5. Používání bezpečnostních prvků – přilby – cyklisté a motocyklisté

Data o cyklistech byla pro vyhodnocení rozdělena na dospělé a děti, kde je používání přileb dáno platnými předpisy. Data pro vyhodnocení byla použita jak z doplňkového sběru dat, tak ze sběru základních NUB.

V celorepublikovém průměru bylo zjištěno, že cyklistické přilby nepoužívá 13 % dětí, to je o více jak 1 % méně než v minulém roce, došlo tedy k velmi mírnému zlepšení situace. Naopak u dospělých došlo k poklesu, a to o 3 % - v roce 2019 bylo zjištěno 56 % dospělých cyklistů bez přilby.

Rozdíly v jednotlivých krajích jsou však velké, především u dětí. Nejméně ukáznění cyklisté v kategorii dětí byly v Pardubickém kraji (43 % dětí bez přilby), dále v Olomouckém kraji (41 % dětí bez přilby) a ve Středočeském kraji (24 % dětí bez přilby). Naopak například v Libereckém kraji či Kraji Vysočina pouze 3 % dětí jezdilo bez přilby. U dospělých byly hodnoty vyšší – a to 85 % dospělých jezdí bez přilby v Pardubickém kraji, 79 % v Olomouckém kraji a 74 % v Královéhradeckém kraji. Lze tedy říci, že v Pardubickém i Olomouckém kraji jsou nejméně ukáznění a uvědomělí cyklisté – viz [Tabulka 5](#)[Tabulka 5](#).

Data týkající se používání, resp. nepoužívání motocyklistických přileb jsou v čase (v letech) poměrně stabilní – velké množství motocyklistů přilby používá. To také ukazuje, že většina motocyklistů si je nebezpečí vědoma a používá bezpečnostní prvky.

To se potvrdilo i v letošním roce, kdy pouze v Kraji Vysočina bylo zjištěno 1,9 % motocyklistů bez přilby, dále v Pardubickém, Jihočeském, Libereckém a Středočeském kraji bylo zjištěno cca 1 % motocyklistů bez přilby. V ostatních krajích se pohybuje podíl motocyklistů používajících přilbu do 0,5 % - viz [Tabulka 5](#)[Tabulka 5](#).

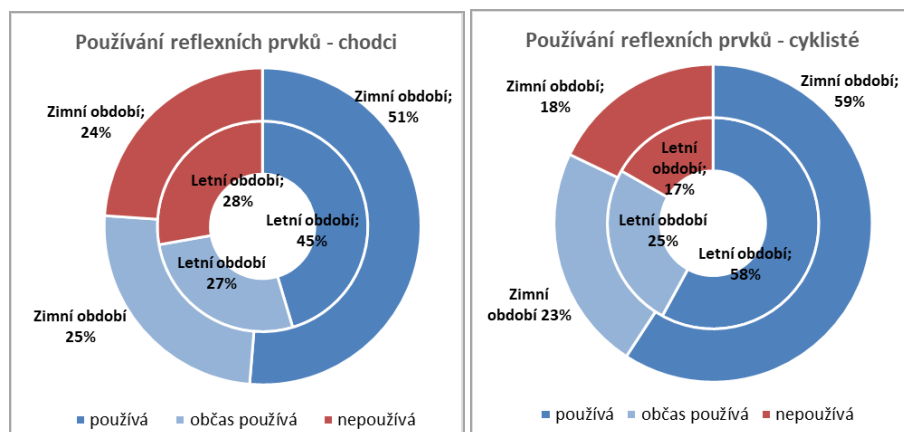
Tabulka 5: Podíl cyklistů a motocyklistů bez přilby s rozdělením na kraje.

Kraj	Cyklista bez přilby		Motocyklista bez přilby
	dospělý	dítě	
JHM	63%	10%	0,5%
JHČ	59%	9%	0,9%
PAK	85%	43%	0,8%
HKK	74%	22%	0,0%
VYS	43%	3%	1,9%
KVK	35%	17%	0,4%
LBK	38%	3%	1,1%
OLK	79%	41%	0,0%
PLK	52%	4%	0,0%
STČ	59%	24%	1,0%
MSK	37%	21%	0,0%
ULK	34%	11%	0,0%
ZLK	56%	19%	0,0%
ČR	56%	13%	0,5%

## 1.6. Používání reflexních prvků chodci mimo obec na komunikaci bez osvětlení

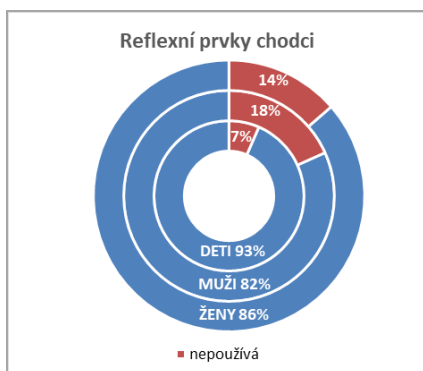
### 1.6.1. Dotazníkový průzkum

V celorepublikovém dotazníkovém průzkumu bylo zjišťováno používání reflexních prvků s rozdělením na zimní a letní období. U chodců byl rozdíl používání reflexních prvků dle typu období mírně rozdílný – vždy používají reflexní prvky chodci v letním období ve 45 % případů, zatímco v zimním v 51 %. U cyklistů byl rozdíl ještě menší – 58 % a 59 %. Srovnáme-li chodce a cyklisty, jsou cyklisté o několik jednotek procent uvědomělejší – viz [Obrázek 9](#).



Obrázek 9: Používání reflexních prvků chodci a cyklisty dle období.

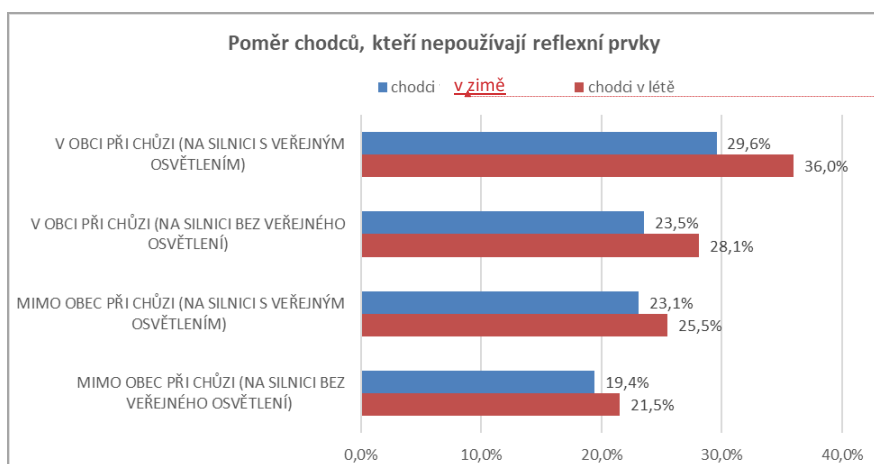
Dotazníkovým průzkumem bylo zjištěno, že nejvíce reflexních prvků používají děti – 93 % respondentů, dále ženy – 86 % respondentů a nejméně muži – 82 % respondentů. Přesto lze říci, že používání reflexních prvků nad 80 % je dobrý výsledek. Při zjišťování používání reflexních prvků u dospělých osob dotazníkovým průzkumem bylo zjištěno, že se v jednotlivých věkových skupinách používají reflexní prvky v rozmezí mezi 80-89 %. Byly voleny věkové skupiny 18-29 let (80 %), 30-44 let (83 %), 45-59 let (85 %) a 60-65 let (89 %).



Obrázek 10: Používání reflexních prvků chodců s rozdělením na muže-ženy-děti.

Výzkum také ukázal (viz [Obrázek 11](#)~~Obrázek 11~~), že používání reflexních prvků u chodců je v zimě častější než v létě, rozdíl je však v rozmezí 2-7 %. Menší rozdíly při používání reflexních prvků se ukázaly v chůzi mimo obec.

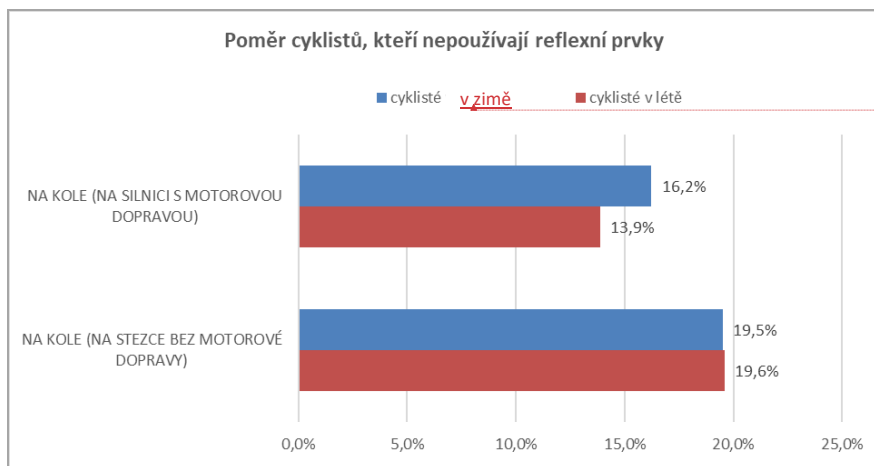
Cyklisté na stezkách pro cyklisty používají reflexní prvky stejně, bez rozdílu ročních období, na komunikacích s motorovou dopravou však v zimě používají méně – viz [Obrázek 12](#)~~Obrázek 12~~. To může být však dáno četností jízd, nebo tím, že nejezdí vůbec, a tedy prvky nepoužívají.



Obrázek 11: Poměr chodců, kteří nepoužívají reflexní prvky.

Naformátováno: Odsazení: První řádek: 0 cm

nastavil formátování: Písmo: 10 b.

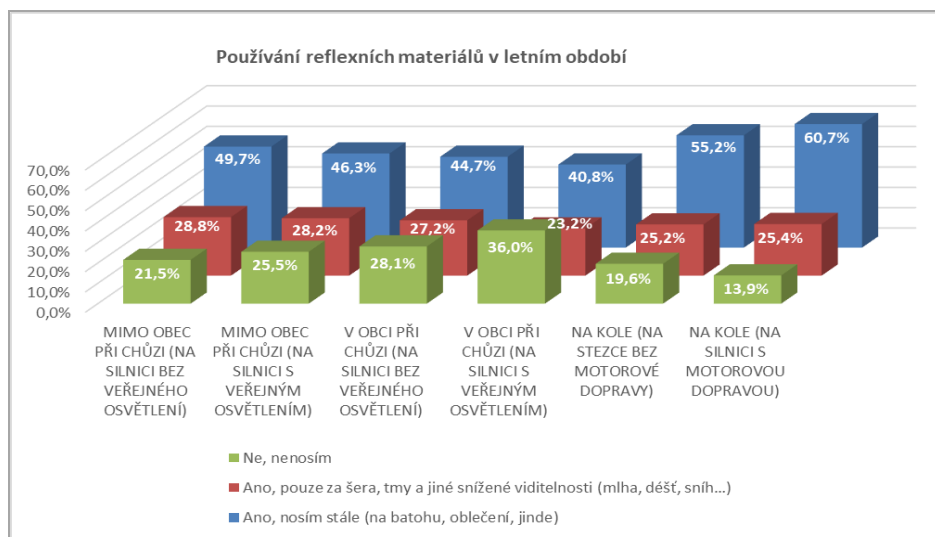


Naformátováno: Odsazení: První řádek: 0 cm

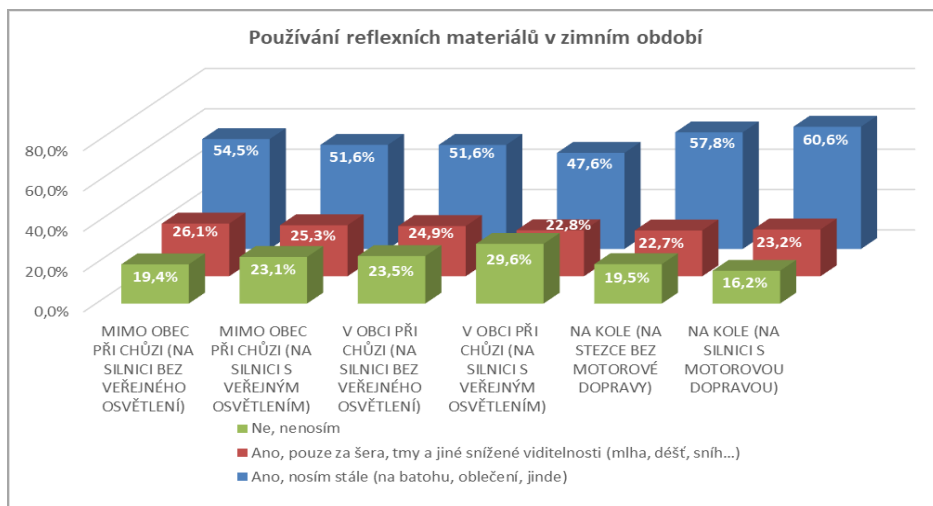
nastavil formátování: Písmo: 10 b.

Obrázek 12: Poměr cyklistů, kteří nepoužívají reflexní prvky.

Z dotazníkového průzkumu je patrné, že téměř polovina respondentů nosí i v letním období reflexní prvky stále, bez ohledu na to, kde se pohybují. Největší podíl používání reflexních prvků a materiálů byl zaznamenán při jízdách na kole nebo na chůzi mimo obec v místě bez veřejného osvětlení – viz [Obrázek 13](#)[Obrázek 13](#). V zimním období je tento trend podobný, počet respondentů, kteří nosí reflexní prvky se ve většině případů dostane přes 50 % - viz [Obrázek 14](#)[Obrázek 14](#).

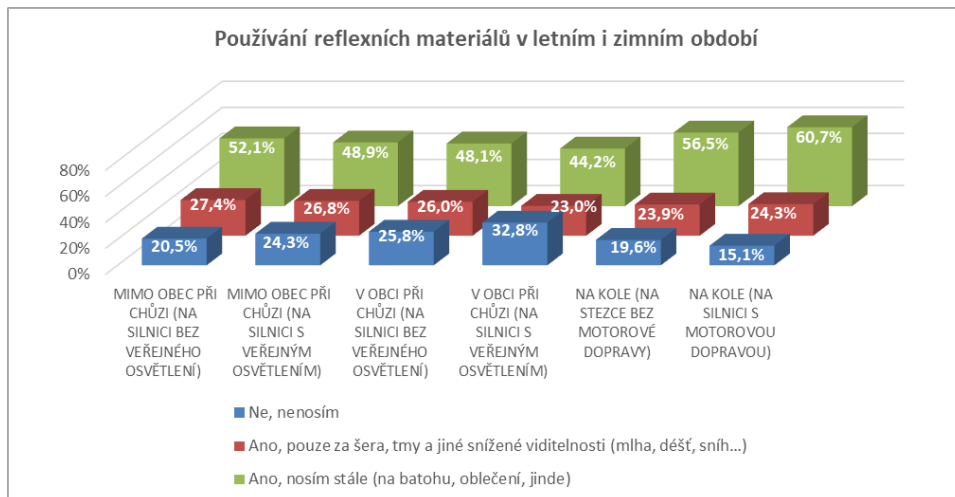


Obrázek 13: Používání reflexních materiálů v letním období.



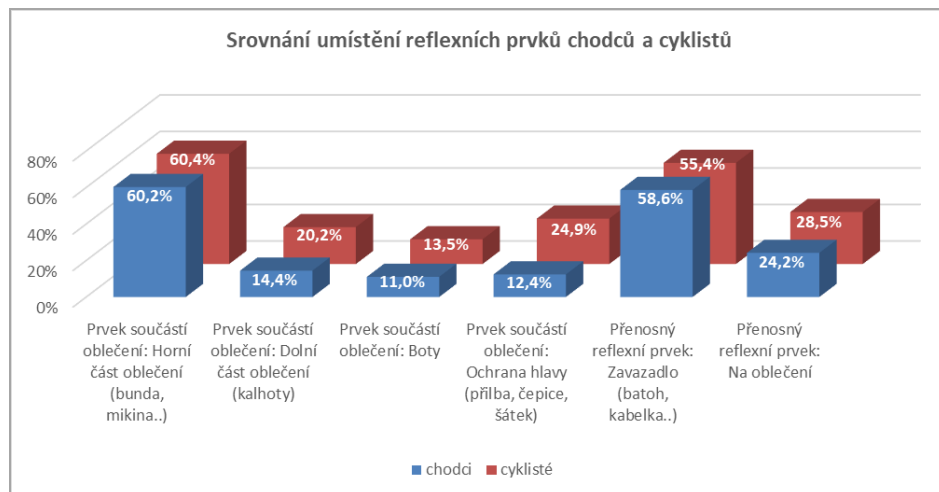
Obrázek 14: Používání reflexních materiálů v zimním období.

Celkově je patrné, že reflexní materiály během roku více používají cyklisté (56-61 %) než chodci – 44-52 %. Nejméně jsou reflexní prvky používány v obci při chůzi na silnici s veřejným osvětlením (44 %), naopak nejvíce používají reflexní prvky cyklisty, a to na silnicích s motorovou dopravou – 61 % - viz [Obrázek 15](#) ~~Obrázek 15~~.

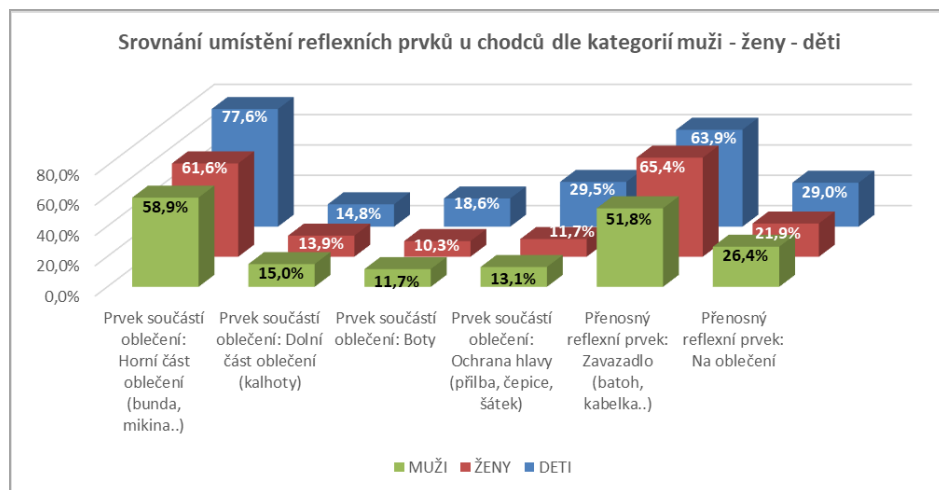


Obrázek 15: Používání reflexních materiálů v letním i zimním období.

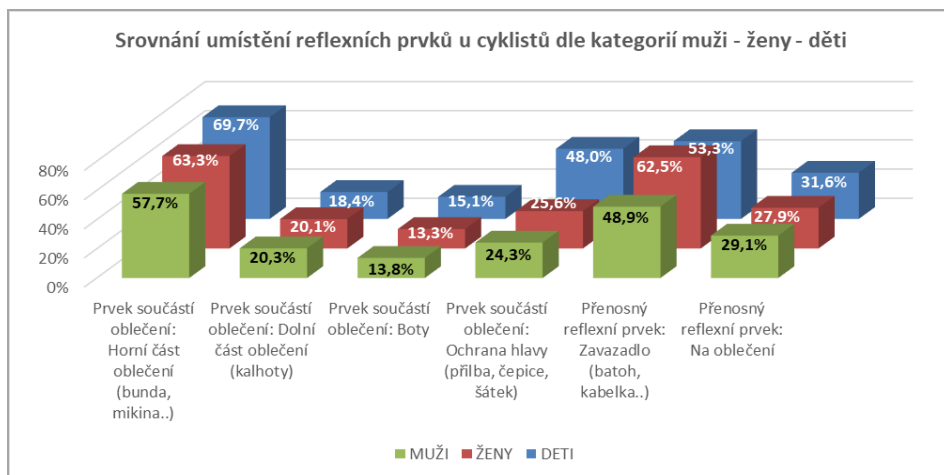
Nejčastěji jsou reflexní prvky součástí horní části oblečení, nebo jsou umístěné na zavazadle. Cyklisté ještě využívají možnost umístění reflexního prvku na ochraně hlavy. Rozdíl mezi muži a ženami je minimální, děti nosí reflexní prvky ve větší míře – viz [Obrázek 16](#)[Obrázek 16](#), [Obrázek 17](#)[Obrázek 17](#), [Obrázek 18](#)[Obrázek 18](#).



Obrázek 16: Srovnání umístění reflexních prvků chodců a cyklistů.



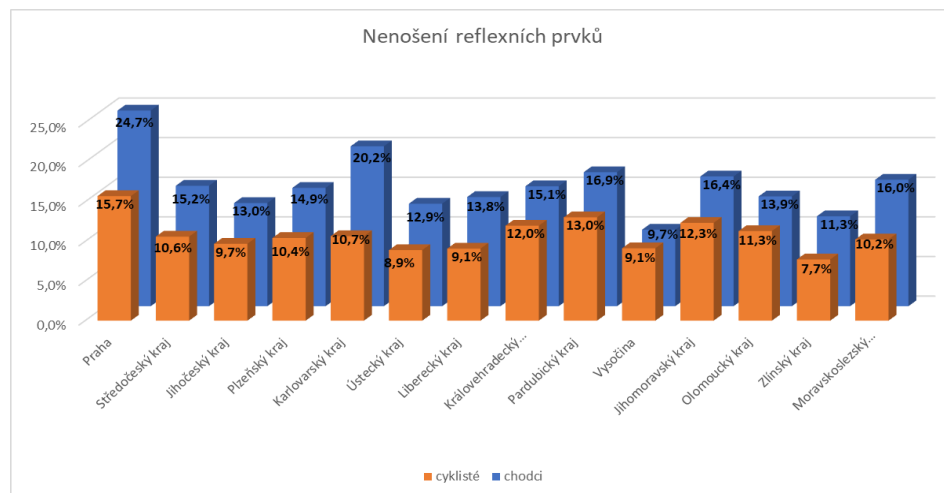
Obrázek 17: Srovnání umístění reflexních prvků u chodců dle kategorií muži - ženy - děti.



Obrázek 18: Srovnání umístění reflexních prvků u cyklistů dle kategorií muži - ženy - děti.

Nejvíce chodců NEpoužívá reflexní prvků v kraji Praha (25 %), dále v Karlovarském kraji (20 %), v ostatních krajích chodci NEpoužívají reflexní prvky mezi 10-17 %. U cyklistů je horní hranice NEpoužívání 16 % - v kraji Praha, 13 % má pak Pardubický kraj. Nejmenší podíl NEpoužívání reflexních prvků cyklisty je ve Zlínském kraji – 8 %. V Kraji Vysočina je NEpoužívání reflexních prvků chodci i cyklisty jako v jediném kraji vyrovnaný – okolo 9 % - viz [Obrázek 19](#).

nastavil formátování: Písmo: 12 b., není Kurzíva



Obrázek 19: Nenošení reflexních prvků - cyklisté a chodci dle rozložení v jednotlivých krajích.



### 1.6.2. Data z terénu

Pro kalibrační zhodnocení používání reflexních prvků chodci v extravilánu bylo provedeno vyhodnocení za celou ČR.

Bylo zjištěno, že na sledovaných komunikacích (komunikace v extravilánu bez chodníku a veřejného osvětlení, nepoužívá reflexní prvky 64 % chodců.

### 1.6.3. Srovnání dotazníkového průzkumu a sběru dat z terénu

Dotazníkovým průzkumem bylo zjištěno, že reflexní prvky na místech mimo obec, bez samostatného chodníku a veřejného osvětlení nepoužívá cca 20 %.

To je oproti sledování v terénu velký rozdíl (tam bylo zjištěno 64 % chodců bez reflexních prvků). Tato odlišnost může být daná tím, co respondenti vnímají jako reflexní prvek a co je opravdu dostatečně velký, a tedy viditelný reflexní doplněk.

Doporučením by tedy mohlo být v rámci osvětlové činnosti na používání reflexních prvků zaměřit se na dostatečnou velikost těchto prvků.

## 1.7. Sledování chování chodců (děti) na přechodech pro chodce

Jako první charakteristika chování dětí při přecházení silnice bylo vyhodnocováno, jak děti používají přechod pro chodce, či zda chodí mimo něj (viz [Obrázek 20](#)~~Obrázek 20~~). U dětí, které přecházely po přechodu pro chodce pak bylo vyhodnocováno, zda chodí správně z hlediska bezpečnosti a platných předpisů, či zda se chovají potenciálně konfliktně. Konflikty mohou být od přestupků po téměř nehodové, proto bylo dále zjišťováno, jaký typ konfliktu na přechodu se stává v jednotlivých krajích nejčastěji. Jednalo se o sledování těchto konfliktů:

**0** - šikmé přecházení, přecházení vlevo, přecházení s mobilem, mimo přechod do vzdálenosti 3 m, dítě se v půlce přechodu obrátí a jde zpět, běh, jízda na koloběžce,

**1** - změna směru chůze - reakce na vozidlo nebo na špatně jdoucího chodce v protisměru,

**2<sup>1</sup>** - náhlý vstup do přechodu bez rozhlédnutí bez prudkého brždění vozidla,

**3** - náhlý vstup do přechodu bez rozhlédnutí s prudkým bržděním vozidla,

**4** - nehoda vinou chodce.

V celorepublikovém měřítku **používá 87 % dětí přechod pro chodce**. Z toho o něco málo více než polovina dětí (55 %) chodí přes přechod bez konfliktu. Nejvíce konfliktů je typu „0“ (šikmé přecházení, přecházení vlevo, přecházení s mobilem, mimo přechod do vzdálenosti 3 m, dítě se v půlce přechodu obrátí a jde zpět, běh, jízda na koloběžce) – cca 43 %, ostatní typy konfliktů, které vyjadřují nebezpečnost chování dětí na přechodech se drží pod 1,5 %.

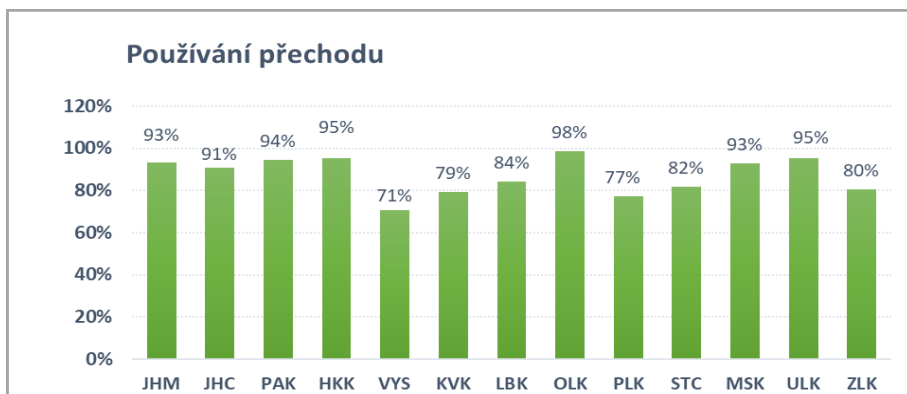
Kraj, ve kterém **nejvíce děti používají přechod pro chodce**, byl Moravskoslezský kraj (98 %), dále pak v Královéhradeckém kraji (95 %) a Ústecký (95 %). Naopak nejméně používají děti přechod v Kraji Vysočina (71 %), Plzeňském kraji (77 %) a Karlovarském kraji (79 %). Tato čísla však nekorespondují s konfliktním chováním. Nedá se říci, že míra používání přechodu pro chodce je v korelaci s bezpečným chováním. Je třeba vyvíjet aktivity směřující nejen ve směru k používání přechodu pro chodce, ale i správnému chování na něm. Nejméně konfliktní chování na přechodu

<sup>1</sup> Červeně označené stupně konfliktů jsou považovány za nebezpečné chování.

pro chodce bylo zaznamenáno u dětí v Jihomoravském (69 %) a v Pardubickém kraji (63 %). Nejvíce konfliktní chování bylo zaznamenáno u dětí z Olomouckého kraje (pouze 43 % bezkonfliktního chování), Moravskoslezském kraji (47 % bezkonfliktního chování) a v Královéhradeckém kraji (49 % bezkonfliktního chování). Nejvíce konfliktních situací zařazených do Konfliktu 1 se stalo v Zlínském kraji (4,2 %), nejvíce konfliktů druhého typu se stalo ve Středočeském kraji (4,1 %). Konflikty 3. typu byly pouze výjimečné a k nehodě (Konflikt 4) během sledování nedošlo (konflikty jsou vyčísleny pouze z podílu konfliktního chování).

Tabulka 6: Používání přechodu pro chodce dětmi – rozdělení po krajích v roce 2019.

kraj	Používání přechodu	bez konfliktu	Konflikt 0	Konflikt 1	Konflikt 2	Konflikt 3	Konflikt 4
JHM	93%	68,9%	27,7%	2,8%	0,3%	0,3%	0,0%
JHC	91%	59,3%	40,3%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%
PAK	94%	63,9%	34,7%	0,8%	0,6%	0,0%	0,0%
HKK	95%	48,9%	50,9%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%
VYS	71%	51,9%	43,5%	2,6%	1,9%	0,0%	0,0%
KVK	79%	54,5%	39,9%	3,7%	1,9%	0,0%	0,0%
LBK	84%	52,2%	47,4%	0,2%	0,2%	0,0%	0,0%
OLK	98%	43,1%	56,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
PLK	77%	50,4%	49,2%	0,0%	0,4%	0,0%	0,0%
STC	82%	53,7%	42,1%	0,2%	4,1%	0,0%	0,0%
MSK	93%	46,7%	50,5%	2,6%	0,0%	0,2%	0,0%
ULK	95%	57,9%	41,5%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%
ZLK	80%	56,3%	38,1%	4,2%	1,5%	0,0%	0,0%
<b>ČR</b>	<b>87%</b>	<b>55,2%</b>	<b>42,5%</b>	<b>1,4%</b>	<b>0,8%</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>



Obrázek 20: Podíl používání přechodu pro chodce dětmi v jednotlivých krajích.

Nejčastějším neukázněným chováním bylo (viz [Tabulka 7](#) – zvýrazněno nejvyšších 10 hodnot) přebíhání přechodu pro chodce (v Jihomoravském kraji – 47 % a Karlovarském kraji – 40 %), chůze vlevo v Jihočeském kraji (31 %), dále šikmé přecházení – v Plzeňském kraji (56 %), chůze se sluchátky, a to hned v pěti krajích – v Moravskoslezském (47 %), Ústeckém (41 %), Olomouckém (41 %), Libereckém (36 %) a Královohradeckém (31 %) a chůze v blízkosti přechodu v Kraji Vysočina (33 %).

nastavil formátování: Písmo: není Kurzíva

Tabulka 7: Přestupky dětí při používání přechodů pro chodce v jednotlivých krajích.

Kraj	Běh	Chůze vlevo	Šikmé přecházení	Jízda na kole koloběžce	Chůze se sluchátky	Chůze kousek od přechodu (do 3m)	Obrat při přecházení	Jiné
JHM	46,5%	10,7%	18,1%	14,0%	6,0%	2,3%	1,4%	0,9%
JHC	20,9%	31,3%	24,7%	1,6%	13,7%	7,1%	0,5%	0,0%
PAK	24,8%	15,8%	22,4%	6,7%	21,2%	7,3%	0,6%	1,2%
HKK	19,2%	20,5%	11,7%	11,3%	31,4%	5,4%	0,4%	0,0%
VYS	25,4%	2,2%	20,4%	5,5%	9,4%	32,6%	0,0%	4,4%
KVK	39,7%	5,3%	26,5%	4,6%	13,9%	6,0%	1,3%	2,6%
LBK	17,4%	17,0%	12,9%	2,7%	35,7%	9,4%	0,4%	0,0%
OLK	21,2%	16,9%	10,2%	8,2%	41,2%	2,4%	0,0%	0,0%
PLK	20,6%	8,2%	55,8%	9,0%	3,9%	2,1%	0,4%	0,0%
STC	30,3%	4,6%	27,1%	1,8%	17,4%	15,1%	0,0%	3,7%
MSK	18,8%	10,8%	7,0%	7,5%	46,9%	7,0%	1,9%	0,0%
ULK	11,4%	18,4%	12,9%	5,5%	41,3%	10,0%	0,5%	0,0%
ZLK	20,6%	12,9%	25,8%	3,9%	18,7%	12,3%	1,3%	4,5%
ČR	24,1%	13,6%	20,9%	6,6%	23,9%	8,7%	0,6%	1,2%

## 1.8. Doplnkový sběr používání zádržných systému u spolujezdců

### 1.8.1. Data z terénu

Vyhodnocovány byly pásy spolujezdců s rozdělením na spolujezdce sedící vpředu a vzadu. U spolujezdců vpředu bylo sledováno rozložení na muže/ženy/děti a vyhodnoceno poutání jednotlivých kategorií. Data pro tyto výsledky byla použita jak ze základních NUB, tak z doplňkového sběru.

Obecně lze říci, že podíl nepřipoutaných spolujezdců vzadu je vyšší, než podíl nepřipoutaných spolujezdců vpředu (rozdíl 5 %). Nejméně ukáznění spolujezdci vpředu jsou ve Středočeském kraji (14 %), dále v Jihomoravském a Plzeňském kraji (13 %) – viz [Tabulka 8](#)~~Tabulka 8~~, [Obrázek 21](#)~~Obrázek 21~~.

Vzadu bylo zjištěno nejvíce nepřipoutaných v Plzeňském kraji, kde hodnota dosáhla čtvrtiny spolujezdců (26 %), dále v Jihomoravském kraji (22 %) a v Ústeckém kraji (19 %) – viz [Tabulka 8](#)~~Tabulka 8~~, [Obrázek 21](#)~~Obrázek 21~~.

Při podrobnějším pohledu na jednotlivé kategorie spolujezdců (muž – žena – dítě) jsou vzadu nejvíce poutané děti (podíl nepřipoutaných je pouze 5 %). Nejvíce ukáznění byli v Kraji Vysočina, kde jich bylo nepřipoutaných pouze 1 % (tedy 99 % dětí vzadu jezdí připoutaných!!). Nejméně ukáznění byli v Jihomoravském kraji, kde jich bylo zjištěno nepřipoutaných 16 % (trojnásobek celorepublikového průměru). Ženy (22 % nepřipoutaných) se poutají o cca pětinu častěji než muži (43 % nepřipoutaných), přesto jejich poměr nepřipoutaných je čtyřnásobkem nepřipoutaných dětí (5 % nepřipoutaných). Nejvíce nepřipoutaných žen na zadních sedadlech bylo zjištěno v Plzeňském kraji (44 %). V tomtéž kraji byli i muži nejméně ukáznění (71 % nepřipoutaných, stejný podíl byl i v Královhradeckém kraji – viz [Tabulka 9](#)~~Tabulka 9~~.

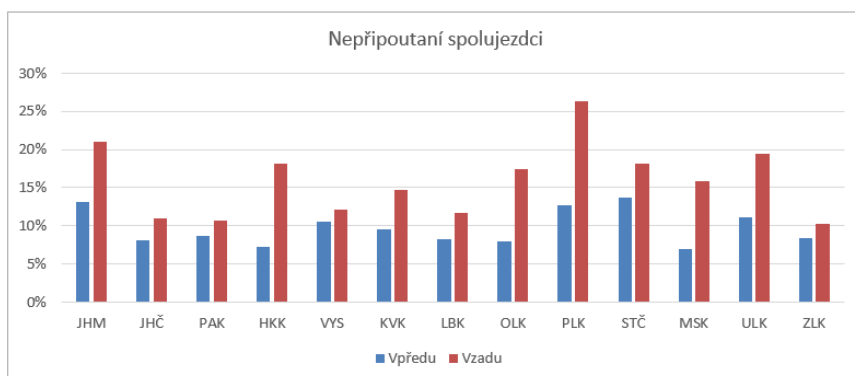
Z výše uvedených dat je jasné, že více se poutají spolujezdci vpředu. Nejméně připoutaných spolujezdců (vpředu i vzadu) má Plzeňský a Jihomoravský kraj - viz [Tabulka 8](#)~~Tabulka 8~~, [Obrázek 21](#)~~Obrázek 21~~.

Tabulka 8: Podíl nepřipoutaných spolujezdců vpředu - vzadu.

Kraj	Vpředu	Vzadu
JHM	13%	22%
JHČ	8%	11%
PAK	9%	11%
HKK	7%	18%
VYS	11%	12%
KVK	10%	15%
LBK	8%	12%
OLK	8%	17%
PLK	13%	26%
STČ	14%	18%
MSK	7%	18%
ULK	11%	19%
ZLK	8%	10%
<b>ČR</b>	<b>11%</b>	<b>16%</b>

Tabulka 9: Podíl nepřipoutaných spolujezdců vzadu s rozdělením na muže-ženy-děti.

Kraj	Vzadu		
	Muž	Žena	Dítě
JHM	36%	29%	16%
JHČ	52%	11%	4%
PAK	28%	14%	2%
HKK	71%	31%	6%
VYS	37%	11%	1%
KVK	41%	15%	5%
LBK	44%	22%	2%
OLK	58%	35%	7%
PLK	71%	44%	7%
STČ	44%	21%	4%
MSK	34%	37%	4%
ULK	67%	39%	4%
ZLK	27%	10%	2%
ČR	43%	22%	5%



Obrázek 21: Zobrazení podílu nepřipoutaných spolujezdců vpředu – vzadu.

### 1.8.2. Srovnání dat z terénu a ankety na Observatoři bezpečnosti

Z ankety umístěné na Observatoři bezpečnosti vyplývá, že spolujezdců vpředu, kteří se nepoutají je cca 19 %, vzadu je to pak okolo 15 %. Pro určení nepřipoutaných spolujezdců jsou sloučeny všechny kategorie mimo „vždy se poutá“.

Ze sledování v terénu víme, že spolujezdcí vpředu se v celorepublikovém měřítku nepoutají v cca 11 % a vzadu v 16 %. Je zřejmé, že vpředu se více osob přiznává k poutání, tudíž tento výsledek poukazuje na vyšší riziko nepoutání se a bude zajímavé v příštím roce **opětovně-opětovně** anketu vyhodnotit a udělat **srovnání-srovnání**. Poutání spolujezdců vzadu je dle ankety a zjištěním z terénu srovnatelné.

### 1.9. Chování řidičů na vedlejší komunikaci – STÚJ, dej přednost v jízdě

Ze zjištěných dat bylo vyhodnocováno, zda vozidlo zastavilo či nezastavilo. Chování bylo i pro vyhodnocení rozděleno na zastavení s interakcí jiného vozidla, nebo vozidlo jedoucí samostatně. Výsledek může být ovlivněn intenzitami vozidel na hlavní komunikaci.

V celorepublikovém měřítku řidiči nezastavují na vedlejší komunikaci proti příkazu STÚJ, dej přednost v jízdě v 31 %. Je patrné, že rozdíly mezi chováním řidičů v extravilánu a intravilánu jsou minimální – viz [Tabulka 11](#) ~~Tabulka 11~~.

Nejvíce nerespektují příkaz STÚJ, dej přednost v jízdě (a tedy úplné zastavení vozidla) v Královéhradeckém kraji (48 % vozidel neuvede vozidlo do úplného klidu), dále v Plzeňském kraji (44 %) a v Olomouckém kraji (41 %).

Naopak nejvíce ukázněni jsou v Jihomoravském kraji, kde zastavuje až 83 % vozidel, dále v Kraji Vysočina (zastavuje 77 %) a ve Zlínském kraji (72 %). Více zastavení bylo zaregistrováno u samostatné jízdy, nad 50 % se takto chovali řidiči v pěti krajích – viz [Tabulka 10](#) ~~Tabulka 10~~.

nastavil formátování: Písmo: není Kurzíva

*Tabulka 10: Zastavení vozidel na vedlejší komunikaci, s rozdělením na zastavení s interakcí či samostatné jízdy.*

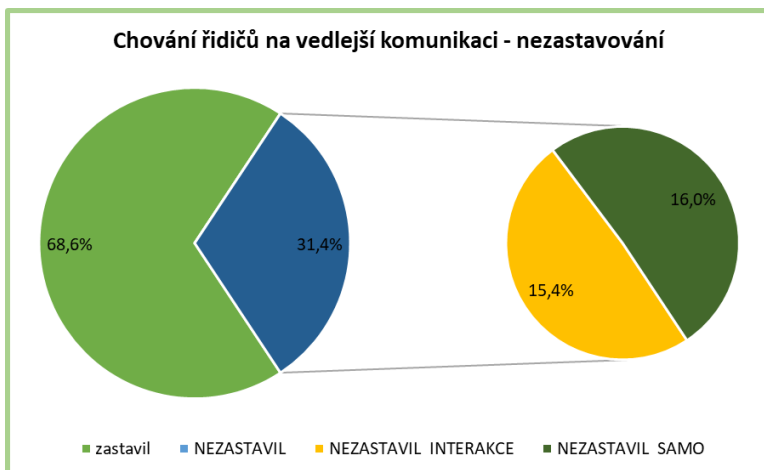
kraj	NEZASTAVIL INTERAKCE	NEZASTAVIL SAMO	NEZASTAVIL	ZASTAVIL INTERAKCE	ZASTAVIL SAMO	ZASTAVIL
HKK	28,5%	19,1%	47,6%	11,4%	41,1%	52,4%
JHC	17,5%	16,3%	33,9%	19,6%	46,5%	66,1%
JHM	6,8%	10,3%	17,0%	25,9%	57,0%	83,0%
KVK	13,0%	18,2%	31,2%	17,0%	51,7%	68,8%
LBK	16,4%	16,4%	32,8%	14,9%	52,2%	67,2%
MSK	16,1%	19,7%	35,8%	17,2%	47,0%	64,2%
OLK	15,1%	26,0%	41,1%	13,2%	45,7%	58,9%
PAK	18,0%	12,0%	30,1%	21,4%	48,5%	69,9%
PLK	14,3%	29,5%	43,7%	10,5%	45,7%	56,3%
STC	23,5%	15,6%	39,1%	26,1%	34,9%	60,9%
ULK	16,3%	14,6%	30,9%	17,9%	51,3%	69,1%
VYS	11,4%	12,1%	23,5%	32,0%	44,5%	76,6%
ZLK	15,5%	12,4%	27,9%	19,3%	52,8%	72,1%
ČR	15,4%	16,0%	31,4%	20,4%	48,2%	68,6%

*Tabulka 11: Zastavení vozidel na vedlejší komunikaci, s rozdělením na zastavení s interakcí či samostatné jízdy s rozdělením na umístění křižovatky.*

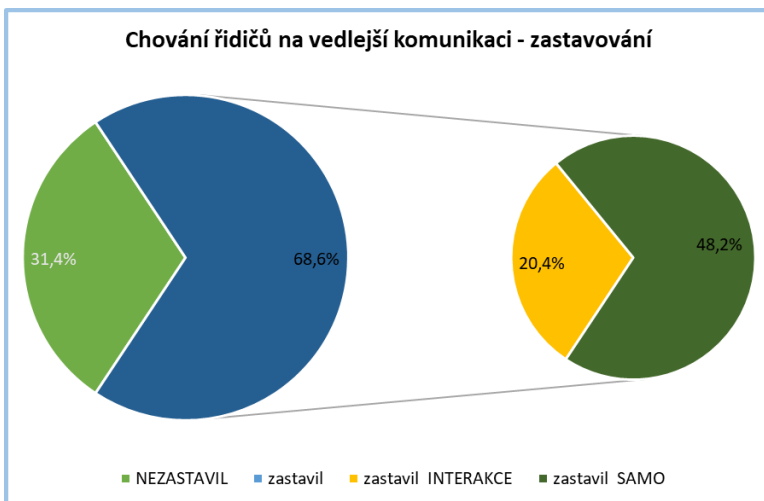
	NEZASTAVIL INTERAKCE	NEZASTAVIL SAMO	NEZASTAVIL	ZASTAVIL INTERAKCE	ZASTAVIL SAMO	ZASTAVIL
EXTRAVILÁN	16%	15%	31%	19%	50%	69%
INTRAVILÁN	15%	17%	32%	22%	47%	68%

Při pohledu na data shrnutá za celou ČR je patrné, že z vozidel, která nezastavila je rozdělení na ovlivněné či neovlivněné přibližně stejně. Lze z toho vyvozovat, že řidič buď má vůli zastavit či

nikoliv, bez rozdílu, zda před ním vozidlo zastavuje či nezastavuje, nebo zda jede samostatně – viz [Obrázek 22](#) a [Obrázek 23](#).



Obrázek 22: Chování řidičů na vedlejší komunikaci – nezastavení s rozdělením na zastavení s interakcí či samostatné jízdy.



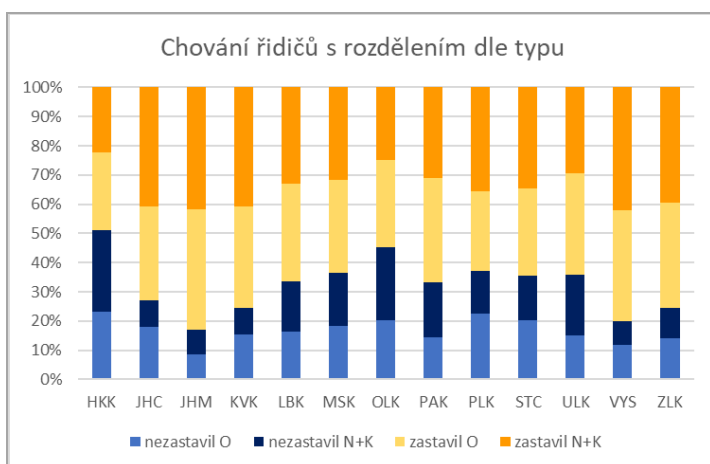
Obrázek 23: Chování řidičů na vedlejší komunikaci – zastavení s rozdělením na zastavení s interakcí či samostatné jízdy.

Podíl chování řidičů dle kategorií vozidel ukazuje ([Tabulka 12](#), [Obrázek 24](#)), že v celorepublikovém měřítku více nezastavují řidiči osobních vozidel, ale pouze o 4 %, což

není příliš velký rozdíl. To neplatí pro vyjádření dle jednotlivých krajů – tam je nezastavování proměnné – někde jsou ukázněnější řidiči osobních vozidel, jinde zase nákladních vozidel (hodnoty jsou dle krajů proměnné).

Tabulka 12: Podíl chování řidičů v osobních vozidlech, v nákladních vozidlech a kamionech.

kraj	osobní		nákladní + kamion	
	nezastavil	zastavil	nezastavil	zastavil
HKK	47%	53%	56%	44%
JHC	36%	64%	19%	81%
JHM	17%	83%	17%	83%
KVK	31%	69%	18%	82%
LBK	33%	67%	34%	66%
MSK	36%	64%	37%	63%
OLK	40%	60%	50%	50%
PAK	29%	71%	38%	62%
PLK	45%	55%	29%	71%
STC	41%	59%	31%	69%
ULK	30%	70%	41%	59%
VYS	24%	76%	16%	84%
ZLK	28%	72%	21%	79%
ČR	<b>32%</b>	<b>68%</b>	<b>28%</b>	<b>72%</b>



Obrázek 24: Chování řidičů v osobních vozidlech a v nákladních a kamionech.



### 1.10. Webové prostředí

Nepřímé ukazatele jsou nedílnou součástí webu Observatoře bezpečnosti - <https://www.czrso.cz/nub/post/map>. Vyhodnocení dat z NUB je umístěno v přehledech pro jednotlivé kraje i v přehledu pro ČR. Výstup dat tak koresponduje s potřebami NSBSP. Data jsou zobrazována s historií od roku 2014. Další zajímavosti z vyhodnocení NUB budou po zpracování závěrečné zprávy k dispozici v záložce „ke stažení“. Data tak budou k dispozici nejen všem krajům pro případné řešení strategických rozhodnutí, ale všem odborníkům, kteří s těmito daty dále pracují. Nezřídka jsou data používána novináři, i ti mají možnost si zde prohlédnout výsledky měření a prezentovat potřebné NUB.

<b>Observatoř</b> bezpečnosti silničního provozu	<b>NSBSP</b> Národní strategie bezpečnosti	<b>NUB</b> Nepřímé ukazatele bezpečnosti	<b>Cyklisté</b> Nehody	<b>Audit</b> bezpečnosti
---	---	---	---------------------------	-----------------------------

Obrázek 25: Ukázka umístění modulu týkajícího se NUB.

kraj: Královéhradecký	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Rychlost V85 v extravilánu (všechna vozidla)	88.0 km/h	87.0 km/h	92.0 km/h	90.0 km/h	94.0 km/h	95.0 km/h
Rychlost V85 v extravilánu (vozidla do 3,5 t)	-	-	-	92.0 km/h	96.0 km/h	96.0 km/h
Rychlost V85 v extravilánu (vozidla nad 3,5 t)	-	-	-	84.0 km/h	87.0 km/h	90.0 km/h
Rychlost V85 v intravilánu	58.0 km/h	55.0 km/h	60.0 km/h	58.0 km/h	57.0 km/h	57.0 km/h
Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v extravilánu (všechna vozidla)	3.6 %	3.3 %	5.4 %	4.8 %	8.8 %	9.5 %
Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v extravilánu (vozidla do 3,5 t)	3.7 %	3.2 %	5.7 %	5.1 %	9.4 %	9.1 %
Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v extravilánu (vozidla nad 3,5 t)	2.9 %	3.9 %	3.5 %	3.3 %	4.7 %	11.8 %
Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v intravilánu (všechna vozidla)	8.4 %	4.3 %	14.7 %	8.9 %	7.2 %	5.9 %
Nepoužívání reflexních prvků	-	-	-	-	-	-
Nepřipoutání bezpečnostními pásy - řidič	5.5 %	3.6 %	5.9 %	7.0 %	13.7 %	9.1 %
Nepřipoutání bezpečnostními pásy - spolujezdec vpředu	-	-	-	-	9.6 %	7.3 %
Nepřipoutání bezpečnostními pásy - spolujezdec vzadu	-	-	-	-	-	18.1 %
Nesvícení ve dne	0.2 %	0.3 %	0.7 %	0.6 %	1.1 %	0.9 %
Užívání mobilního zařízení	2.9 %	2.5 %	2.9 %	2.9 %	4.5 %	3.7 %
Motocyklista s přilbou	100.0 %	100.0 %	100.0 %	100.0 %	94.7 %	100.0 %
Cyklista s přilbou	38.5 %	100.0 %	53.3 %	62.4 %	32.3 %	31.1 %

Obrázek 26: Ukázka datové řady vybraného kraje – Královéhradecký kraj.

Data jsou nahrána na web nejen s rozdělením dle krajů, ale také v celorepublikovém měřítku. Je proto možné srovnávat kraje s celorepublikovým průměrem, nebo kraje mezi sebou.



Přehled ČR

Parametry	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Rychlost V85 v extravilánu (všechna vozidla)	94 km/h	91 km/h	94 km/h	96 km/h	98 km/h	97 km/h
Rychlost V85 v extravilánu (vozidla do 3,5 t)	- km/h	- km/h	- km/h	98 km/h	99 km/h	98 km/h
Rychlost V85 v extravilánu (vozidla nad 3,5 t)	- km/h	- km/h	- km/h	87 km/h	88 km/h	88 km/h
Rychlost V85 v intravilánu	57 km/h	55 km/h	58 km/h	57 km/h	56 km/h	56 km/h
Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v extravilánu (všechna vozidla)	8.1 %	5.3 %	8.3 %	9.6 %	12.2 %	10.7 %
Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v extravilánu (vozidla do 3,5 t)	8 %	5.3 %	8.2 %	10.5 %	13.1 %	11.5 %
Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v extravilánu (vozidla nad 3,5 t)	8.5 %	5.4 %	8.6 %	5.9 %	7.8 %	7.3 %
Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v intravilánu (všechna vozidla)	8.7 %	5.9 %	10 %	7.7 %	6.1 %	5.6 %
Nepoužívání reflexních prvků	0 %	0 %	79.7 %	59.6 %	62.6 %	0 %
Nepřipoutání bezpečnostními pásy - řidič	5.8 %	4.7 %	5.2 %	7.3 %	6.8 %	7.8 %
Nepřipoutání bezpečnostními pásy - spolujezdec vpředu	0 %	0 %	0 %	0 %	7.3 %	10.2 %
Nepřipoutání bezpečnostními pásy - spolujezdec vzadu	0 %	0 %	0 %	0 %	15.3 %	15.6 %
Nesvícení ve dne	1 %	0.5 %	0.8 %	0.6 %	0.8 %	0.5 %
Užívání mobilního zařízení	3.2 %	2.8 %	3.2 %	2.8 %	3 %	2.9 %
Motocyklista s přilbou	91.9 %	98.6 %	99.3 %	99.7 %	99.4 %	99.1 %
Cyklista s přilbou	46.6 %	54 %	43.4 %	64 %	46.8 %	51.1 %
Cyklista - dítě s přilbou	0 %	0 %	0 %	0 %	85.2 %	86.5 %

Obrázek 27: Ukázka datové řady celorepublikových NUB.

## 2. Závěry

U **rychlostí vozidel** došlo proti loňskému roku u vozidel do 3,5 t ke snížení o 1 km/h (jak v extravilánu, tak v intravilánu), hodnoty u vozidel nad 3,5 t zůstávají stejné. Hodnoty překračování jsou v extravilánu u obou kategorií o 1 % nižší, než v roce 2018. Intravilánové hodnoty jsou s rokem 2018 shodné. Odstupy vozidel zůstávají ve srovnání s rokem 2018 téměř shodné.

**Podíl řidičů, kteří se nepoutají** je o více jak 1 % nad hodnotami z roku 2018. Telefonování se drží na stejné úrovni jako v loňském roce, nesvícení má dlouhodobě nízký podíl.

**Cyklistické přílby nepoužívá** o více jak 1 % dětí méně než v minulém roce, došlo tedy k velmi mírnému zlepšení situace. Naopak u dospělých došlo k poklesu, a to o 3 %.

V celorepublikovém měřítku **používá 87 % dětí přechod pro chodce**. Z toho o něco málo více než polovina dětí (55 %) chodí přes přechod bez konfliktu. Nedá se říci, že míra používání přechodu pro chodce je v korelaci s bezpečným chováním. Je třeba vyvíjet aktivity směřující nejen ve směru k používání přechodu pro chodce, ale i správnému chování na něm. Na správné chování dětí na přechodech by bylo vhodné se zaměřit v dopravní výchově především v Karlovarském a Plzeňském kraji a Kraji Vysočina.

Srovnáme-li chodce a cyklisty v **používání reflexních materiálů**, jsou cyklisté o něco uvědomilejší – v letním období o 13 %, v zimním o 8 %.

Při srovnání dat z terénu a z dotazníkového průzkumu však vyplývá, že respondenti často označují, že nosí reflexní prvky přesto, že nejsou dostatečně viditelné, velké nebo správně umístěné. Na toto by bylo vhodné se zaměřit při různých kampaních a spotech

Obecně lze říci, že **podíl nepřipoutaných spolujezdců** vzadu je vyšší, než podíl nepřipoutaných spolujezdců vpředu (rozdíl 5 %). V pěti krajích se muži poutají méně, než z 50%, zde by byla vhodná osvěta, současně s dozorem a kontrolou osob na zadních sedadlech

V celorepublikovém měřítku **řidiči nezastavují na vedlejší komunikaci proti příkazu STŮJ, dej přednost v jízdě** v 31 %. Je patrné, že rozdíly mezi chováním řidičů v extravilánu a intravilánu jsou minimální. Při pohledu na data shrnutá za celou ČR je patrné, že z vozidel, která nezastavila, je rozdělení na ovlivněné či neovlivněné přibližně stejné. Lze z toho vyvozovat, že řidič buď má vůli zastavit či nikoliv, bez rozdílu, zda před ním vozidlo zastavuje či nezastavuje, nebo zda jede samostatně a je proto možné v kampaních apelovat na celou tuto skupinu řidičů.