



NÁRODNÍ STRATEGIE

bezpečnosti silničního provozu



MINISTERSTVO
DOPRAVY

Vydalo: Ministerstvo dopravy

Foto: Ondra Vala (AÑO AGENCY s.r.o.)

Sazba a grafický design: AÑO AGENCY s.r.o.

Vydáno: duben 2005

www.ibesip.cz

Obsah

Úvodní slovo	5
Úvod	7
Prostředky zaměřené na konkrétní problémy:	9
A. Snížení počtu nehod a jejich následků způsobených nepřiměřenou rychlostí	9
B. Snížení počtu nehod a jejich následků způsobených nedáním přednosti v jízdě	10
C. Snížení počtu nehod a jejich následků zaviněných pod vlivem alkoholu a jiných drog	11
D. Snížení závažnosti následků nehod zvýšeným používáním zádržných systémů	12
E. Zvýšení ochrany zranitelných účastníků silničního provozu	13
F. Vytváření bezpečného dopravního prostoru	14
G. Zlepšení opatření bezprostředně po nehodě	15
I. Zvýšení respektu účastníků silničního provozu k dodržování právní úpravy	16
J. Koordinování všech činností	18
Prognóza očekávaného vývoje	19
Ekonomické aspekty	20
Závěr	21
Seznam zkratk	21
Analytická část	23

Seznam opatření

OPATŘENÍ A 1: Preventivní působení k snížení nehod způsobených vlivem nepřiměřené rychlosti	9
OPATŘENÍ A 2: Široká aplikace prvků dopravního zklidňování zejména v obcích	9
OPATŘENÍ A 3: Zvýšení počtu měření rychlosti jízdy	9
OPATŘENÍ B 1: Zvýšení přehlednosti křižovatek	10
OPATŘENÍ B 2: Zvýšení bezpečnosti železničních přejezdů	10
OPATŘENÍ B 3: Zvýšení počtu sledování jízdy a chůze na červenou na křižovatkách vybavených světelně signalizačním zařízením	10
OPATŘENÍ B 4: Podpora ohleduplného chování všech účastníků silničního provozu	10
OPATŘENÍ C 1: Snížení počtu nehod zaviněných pod vlivem alkoholu a drog prostřednictvím výchovného působení	11
OPATŘENÍ C 2: Snížení počtu nehod zaviněných pod vlivem alkoholu prostřednictvím intenzivnějšího dohledu PČR	11
OPATŘENÍ D 1: Zvýšení četnosti používání bezpečnostních pásů prostřednictvím výchovného působení	12
OPATŘENÍ D 2: Zvýšení četnosti používání bezpečnostních pásů prostřednictvím intenzivnějšího dohledu Policie ČR	12
OPATŘENÍ E 1: Zvýšení ochrany dětí na pozemních komunikacích	13
OPATŘENÍ E 2: Zvýšení právního vědomí chodců a cyklistů jako účastníků silničního provozu	13
OPATŘENÍ E 3: Zlepšení chování chodců a cyklistů prostřednictvím intenzivnějšího dohledu Policie ČR	13
OPATŘENÍ F 1: Systematické zjišťování a odstraňování příčin nehodovosti v místech častých dopravních nehod	14
OPATŘENÍ F 2: Kontrolování dodržování podmínek při silničních stavbách, zejména s ohledem na bezpečnost provozu	14
OPATŘENÍ G 1: Zkvalitnění výuky chování při nehodě a poskytování první pomoci	15
OPATŘENÍ G 2: Zlepšení dosažitelnosti místa dopravní nehody subjekty Integrovaného záchranného systému	15
OPATŘENÍ I 1: Zvýšení účinnosti právní úpravy	16
OPATŘENÍ I 2: Zintenzivnění dohledu nad dodržováním právní úpravy	16
OPATŘENÍ I 3: Dokončení harmonizace právní úpravy ČR s EU, její průběžná novelizace	16
OPATŘENÍ I 4: Zvýšení účinnosti práce Policie ČR a správních úřadů	18
OPATŘENÍ J 1: Metodické řízení veřejné správy v rámci BESIP	18
OPATŘENÍ J 2: Zvýšení účinnosti práce Koordinační rady ministra dopravy pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a jejího sekretariátu	18
OPATŘENÍ J 3: Zajištění analytické a koncepční činnosti	19
OPATŘENÍ J 4: Zvýšení intenzity zapojení dalších subjektů do systému prevence nehod na pozemních komunikacích	19

Seznam grafů

Graf 1: Prognóza počtu usmrcených do r. 2010 podle Národní strategie	19
--	----



Úvodní slovo

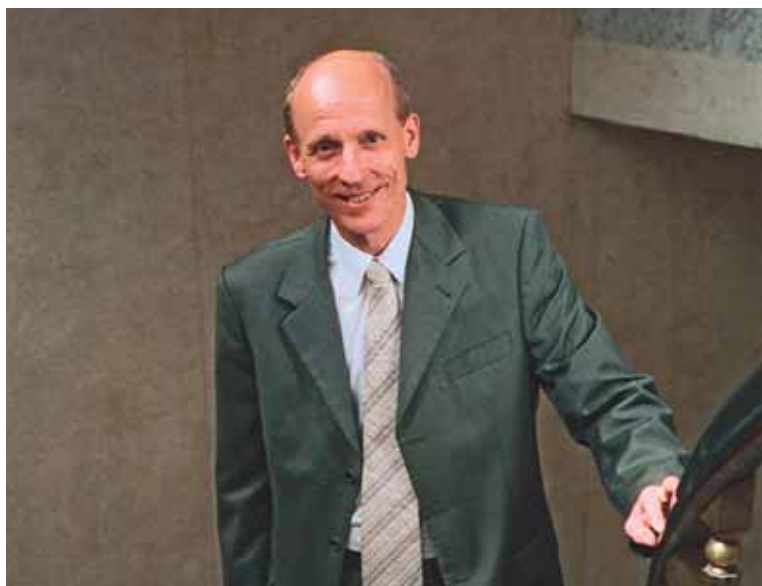
Každý rok na českých silnicích umírá přes tisíc lidí, další tisícovky obětí si z dopravní nehody odnáší trvalé doživotní následky. Dopravní nehody však vedle přímých ztrát na životě, zdraví a majetku přináší společnosti řadu dalších často těžko vyčíslitelných nákladů. Od financování výjezdu jednotek integrovaného záchranného systému přes výlohy na léčení a následnou rekonvalescenci až po případné sociální dávky pro zdravotně postižené. Opominout nelze ani jen těžko vyčíslitelné dopady dopravních nehod na příbuzné obětí nehod.

Z tohoto pohledu je zřejmé, že otázka bezpečnosti silničního provozu daleko přesahuje hranice provozu na pozemních komunikacích. Nejedná se tedy zdaleka o záležitost jen těch ministerstev, kteří mají na starosti preventivně-represivní působení na účastníky silničního provozu a zlepšování kvality dopravní infrastruktury. Vedle dalších rezortů, územních a místních samospráv je otázka zlepšení dopravně-bezpečnostní situace záležitostí především náš všech – ať už jsme řidiči, nebo pasivní účastníci silničního provozu.

Už samotná diskuse o některých opatření, které zahrnuje i tato strategie, v médiích i mezi širokou veřejností ukazuje, že v naší společnosti existuje silná vůle zlepšit situaci na českých silnicích a postupovat nekompromisně vůči těm, kteří nehodlají pravidla silničního provozu respektovat. Tento dokument je tak jakýmsi vyústěním této diskuse v závazek české vlády mít bezpečnost silničního provozu jako svou hlavní prioritu.

V roce 2002 se členské státy Evropské unie zavázaly, že do roku 2010 sníží počet usmrčených na silnicích o polovinu. Stejný cíl si klade i tato Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. Pevně věřím, že s Vaší pomocí dokážeme tento cíl naplnit.

Ing. Milan Šimonovský
místopředseda vlády a ministr dopravy





Úvod

Dlouhodobý negativní trend ve vývoji počtu a následků silniční nehodovosti v České republice vyžaduje neodkladně přijmout opatření ke změně současného stavu. Každoročně v České republice umírá v důsledku dopravních nehod více jak 1300 osob, dalších téměř 6000 je těžce zraněno a celospolečenské ztráty v důsledku nehodovosti přesahují 49 miliard Kč. Podrobná analýza trendů nehodovosti je uvedena v příloze.

Oproti motoristicky vyspělým státům není ve společnosti stále bezpečnost silničního provozu vnímána jako priorita; právní vědomí účastníků silničního provozu na pozemních komunikacích je oproti vyspělým státům na velice nízké úrovni, stejně jako vymahatelnost práva.

Nápravu současného stavu lze docílit pouze koordinovaným přístupem v oblasti represe i prevence, včetně přijetí některých nutných změn v právní úpravě provozu na pozemních komunikacích. Nedílným předpokladem úspěšnosti navrhované strategie je nejen aktivní účast všech zainteresovaných subjektů, a to jak z veřejné správy, tak i z oblasti podnikatelských subjektů v dopravě, nevládních organizací a občanských sdružení, ale i podpora široké veřejnosti celému projektu.

Předkládaná Národní strategie bezpečnosti silničního provozu¹ (dále jen Strategie) je výsledkem práce meziresortní pracovní skupiny složené ze zástupců státní správy. K připomínkovému řízení byli přizváni i další odborníci a zástupci veřejné správy.

Navrhovaná Strategie vychází:

- z analýzy dopravních nehod v České republice
- ze stavu právní úpravy v České republice ke dni 30. 11. 2003
- ze současných kompetencí a úrovně výkonu veřejné správy
- ze SWOT analýzy
- z mezinárodních závazků České republiky
- z dopravní politiky České republiky



Hlavním cílem Strategie do roku 2010 je snížení počtu usmrtných v silničním provozu na 50 % úrovně roku 2002.

Strategie je koncipována tak, že je stanoven základní cíl a prostředky pro jeho dosažení. Tyto prostředky jsou dále rozpracovány do opatření a následně do konkrétních nástrojů.

Dosažení vytyčených cílů předpokládá důslednou koordinaci všech navrhovaných opatření a zapojení co nejširšího spektra subjektů do jejich plnění, a to jak na národní, tak na regionální úrovni. Splnění opatření stanovených v této Strategii proto předpokládá jejich promyšlené a cílené rozpracování na úrovni krajů a jednotlivých obcí podle specifických místních podmínek, včetně stanovení odpovědnosti konkrétních zainteresovaných subjektů a způsobu vyhodnocení plnění těchto cílů.

strategie

¹⁾ V materiálu je použita dvojitá terminologie – vedle termínů „bezpečnost provozu na pozemních komunikacích“ a „pozemní komunikace“, které jsou užívány v legislativě a v policejních statistikách, užíváme termíny „bezpečnost silničního provozu“ a „silnice“, které jsou jednodušší, srozumitelnější pro širší veřejnost a blíží se terminologii anglické. Významově jsou odpovídající termíny záměnné.

Prostředky a nástroje jsou formulovány tak, aby pokryly všechny oblasti slabých stránek, vyplývající ze SWOT analýzy a z analýzy dopravních nehod. Současně berou v úvahu mezinárodní závazky České republiky, zejména doporučení ECMT/CEMT, a dokumenty Evropské unie (Akční program zvýšení bezpečnosti provozu Evropské unie do roku 2010, Veronská deklarace).

Jak vyplývá z provedené analýzy a následující SWOT analýzy, lze jako kritické, z hlediska systému bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v České republice, označit především následující skutečnosti:

- nízké právní vědomí účastníků silničního provozu
- nízká vymahatelnost práva
- závažné následky nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí
- závažné následky nehod způsobených nedáním přednosti v jízdě
- závažné následky nehod způsobených pod vlivem alkoholu
- nízké používání prvků pasivní bezpečnosti
- nebezpečný dopravní prostor především ve městech a obcích

Na tyto jednotlivé skutečnosti jsou zaměřeny i prostředky k jejich co největší eliminaci a snížení jejich nepříznivých dopadů. Účinnost jednotlivých prostředků vyjádřená v předpokládaných zachráněných lidských životech je odvozena z podrobného rozboru mnoha v minulosti realizovaných zahraničních programů pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Přitom je nutno vnímat, že dopad některých prostředků na snížení nehodovosti silničního provozu v České republice se může překrývat s dopady prostředků jiných. Proto nelze celkový účinek předložené Strategie odvozovat z prostého součtu předpokládaných zachráněných lidských životů v jednotlivých oblastech působení.

Evropská komise vyhlásila v r. 2001 ambiciózní cíl - redukcí počtu usmrcených na silnicích z více než 40 000 v r. 2000 na 50 % v r. 2010 (Bílá kniha evropské dopravní politiky). K této iniciativě se nyní připojuje i ČR vyhlášením Národní strategie bezpečnosti silničního provozu do r. 2010, jejíž záměrem je snížení počtu usmrcených v silničním provozu na 50 % úrovně r. 2002. Aby tohoto cíle mohlo být skutečně dosaženo, jsou nezbytná účinná opatření jak v oblasti zvýšení bezpečnosti vozidel (vyšší bezpečnostní standardy konstrukce a vybavení), dopravní infrastruktury (modernizace, zavádění dopravně-inženýrských prvků k eliminaci nehod), tak zejména v důrazu na problematiku lidského činitele. Naprosto nezbytné je zdokonalení a zvýšení účinnosti výchovy řidičů. Největším problémem je však nedostatečné prosazování práva proti nedbalosti, nekázní, bezohlednosti až agresivitě mnohých řidičů, kterým chybí jakýkoliv pocit zodpovědnosti za zdraví a životy vlastní i ostatních účastníků silničního provozu, jakož i respekt vůči platným zákonům (platí nejen v oblasti silničního provozu). Tato situace je výrazně odlišná například od zemí západní Evropy, kde jsou řidiči mnohem vyspělejší ve svém chování – ohleduplnější vůči sobě navzájem i ostatním účastníkům silničního provozu.

Strategie je otevřený dlouhodobý dokument, který bude každoročně vyhodnocován, případně aktualizován.

Prostředky zaměřené na konkrétní problémy

A. Snížení počtu nehod a jejich následků způsobených nepřiměřenou rychlostí

Nepřiměřená rychlost je dle statistik Policie ČR dlouhodobě hlavní příčinou dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel s následkem usmrcení. Jenom v roce 2002 zahynulo vlivem nepřiměřené rychlosti 556 osob, což je téměř 50 % všech usmrcených v provozu na pozemních komunikacích.

V oblasti boje proti nezodpovědnému rychlostnímu chování musí být na prvním místě kvalitní **represivní opatření**, která v součinnosti s vhodnými mediálními aktivitami budou působit i preventivně. Značnou roli bude hrát cílený dohled policie, a to jak stacionárně, tak i za jízdy, zejména na dálnicích. Změna legislativy povede k přehodnocení závažnosti porušení stanovených rychlostních limitů. Vedle bodového systému to bude i nově zavedené oprávnění zadržet řidičský průkaz na místě přestupku, čímž dojde ke zvýšení účinku represe. Ke změně chování budou přispívat každoročně opakované intenzivní mediální kampaně, jejichž cílem bude propagace a utvrzení odpovědného chování. Tématy pak budou zejména dodržování rychlosti v obcích, dodržování vzdálenosti mezi vozidly



a nebezpečí nepředvídatelných situací. Pro efektivitu kampaní bude nutné dále propracovat analytickou přípravu: sledovat rychlostní chování, nejen samotné dopravní nehody. Významným doplňkem ke snižování rychlosti a ochraně chodců zejména v obcích budou sloužit úpravy komunikací za použití prvků dopravního zklidňování. Metodické vedení městům a obcím v této oblasti bude poskytovat Ministerstvo dopravy.

Předpokládáme, že aplikováním níže uvedených opatření dojde ke snížení průměrné rychlosti v obcích až o 10 km/h (tohoto stavu již bylo dosaženo v posledním čtvrtletí roku 1997 po snížení maximální dovolené rychlosti v obcích na 50 km/h), mimo obce rovněž o 10 km/h. Vlivem tohoto snížení rychlosti lze očekávat zachránění až 200 lidských životů v roce 2010 ve srovnání s výchozím rokem 2002.

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

č.	NÁSTROJE	ZODPOVÍDÁ	TERMÍN
A 1.1	Každoroční kampaň zaměřená na dodržování rychlostních limitů, s důrazem na jízdu v obci a dodržování bezpečné vzdálenosti.	MD	Každoročně
A 1.2	Osazování informačních automatických měřičů rychlosti.	MD, kraje, obce	Průběžně
A 1.3	Vytvoření podmínek pro zdokonalování řidičských dovedností a návyků.	MD	Průběžně
A 1.4	Zvýšení důrazu na praktický výcvik řidičů v autoškolách.	MD	Průběžně

OPATŘENÍ A 2: Široká aplikace prvků dopravního zklidňování zejména v obcích

č.	NÁSTROJE	ZODPOVÍDÁ	TERMÍN
A 2.1	Aplikace vjezdových ostrůvků na vjezdech do obcí na novostavbách i stávajících komunikacích.	MD, kraje, obce	Průběžně
A 2.2	Aplikace prvků dopravního zklidňování v obcích při rekonstrukcích průtahů obcemi a řešení nehodových lokalit v obcích.	MD, kraje, obce	Průběžně
A 2.3	Motivování měst a obcí k vyšší aplikaci dopravně inženýrských opatření formou iniciačních grantů na tyto projekty.	MD, kraje	Každoročně

OPATŘENÍ A 3: Zvýšení počtu měření rychlosti jízdy

č.	NÁSTROJE	ZODPOVÍDÁ	TERMÍN
A 3.1	Zvýšení počtu měření rychlosti mobilními radary se záznamovým zařízením, podstatné zintenzivnění měření rychlosti mobilními radary za jízdy. Zaměřit se na místa častých dopravních nehod způsobených překračováním limitů povolené rychlosti a agresivní jízdu.	MV	Průběžně
A 3.2	Rozšíření využívání výsledků měření rychlosti stacionárními měřiči orgány činnými v trestním řízení a přestupkovými úřady.	Obce s rozšířenou působností, MV	Do konce roku 2005
A 3.3	Zvýšená kontrola dodržování stanovené rychlosti jízdy u vozidel povinně vybavených tachografy v rámci Státního odborného dozoru nad dodržováním dohody AETR.	MD, MV kraje	Po přijetí příslušné legislativy EU

Pozn.: Zajištění účinnosti výše uvedených opatření A 3 je podmíněno přijetím příslušných nástrojů právní úpravy (Prostředek I).



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

Nedání přednosti v jízdě je druhou nejčtenější příčinou nehod zaviněných řidiči motorových vozidel, v 1. pololetí roku 2003 představovala tato příčina více jak 17 % nehod a při těchto nehodách zahynulo 68 osob. Počet těchto nehod se pravidelně zvyšuje.

Základem opatření v této oblasti bude úprava dopravního prostředí tak, aby na křižovatkách došlo k jeho zpřehlednění a zvýšení srozumitelnosti dopravního značení. Součástí opatření budou i stavebně technické úpravy u přechodů pro chodce. Tato opatření budou doplněna opatřeními v oblasti dozoru a dohledu nad provozem na pozemních komunikacích ze strany policie, zaměřenými jak na řidiče, tak i chodce. Využito bude i technických prostředků automatického záznamu průjezdu na signál Stůj! světelně signalizačního zařízení.

Změna chování bude záležitostí dlouhodobého působení. Publicita i výchova ve školách a autoškolách budou zacíleny na podporu pozitivního chování, ohleduplnosti a „džentlmenství“. Policejní dohled je nutno zaměřovat na dávání přednosti v jízdě všech účastníků silničního provozu, tedy i cyklistů a chodců.

Lze očekávat, že při široké aplikaci níže uvedených opatření lze v cílovém roce Strategie zachránit přes 30 lidských životů oproti roku 2002.

OPATŘENÍ B 1: Zvýšení přehlednosti křižovatek

č.	NÁSTROJE	ZODPOVÍDÁ	TERMÍN
B 1.1	Zvyšování srozumitelnosti dopravního vybavení a značení, zvláště pak na vedlejších komunikacích.	MD, kraje, obce	Průběžně
B 1.2	Udržování rozhledových trojúhelníků křižovatek pozemních komunikací.	MD, kraje, obce	Průběžně
B 1.3	Zlepšování přehlednosti přechodů pro chodce a zajištění jejich řádné viditelnosti.	Kraje, obce	Průběžně

OPATŘENÍ B 2: Zvýšení bezpečnosti železničních přejezdů

č.	NÁSTROJE	ZODPOVÍDÁ	TERMÍN
B 2.1	Zkvalitnění dopravního značení křižujících pozemních komunikací (silnic, městských komunikací, účelových komunikací, polních a lesních cest).	MD, kraje, obce, vlastníci účelových komunikací	Průběžně
B 2.2	Udržování rozhledových polí úrovnových křížení pozemních komunikací s železničními tratěmi.	MD, kraje, obce	Průběžně
B 2.3	Postupné zlepšování technického zabezpečení železničních přejezdů.	MD	Průběžně

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

č.	NÁSTROJE	ZODPOVÍDÁ	TERMÍN
B 3.1	Zvýšení počtu instalovaných stacionárních zařízení pro odhalování jízd na červenou na vybraných křižovatkách.	obce, kraje, MD	Do konce roku 2005
B 3.2	Zvýšení dohledu nad dodržováním přednosti v jízdě.	MV, obce	Průběžně

OPATŘENÍ B 4: Podpora ohleduplného chování všech účastníků silničního provozu

č.	NÁSTROJE	ZODPOVÍDÁ	TERMÍN
B 4.1	Výchovné působení na všechny účastníky silničního provozu s cílem podporovat ohleduplné chování.	MD, MŠMT, zřizovatelé škol	Průběžně

Pozn.: Zajištění účinnosti opatření B 3.1 je podmíněno přijetím příslušných nástrojů právní úpravy (Prostředek I).

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

I přes skutečnost, že Česká republika z hlediska celkového počtu nehod s podílem alkoholu patří mezi nejlepší v Evropě, je velmi zářející meziroční nárůst (2001 – 2002) dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu u řidičů motorových vozidel o téměř 4 %, ale u počtu usmrcených osob o téměř 35 %. Na celkovém počtu usmrcených se dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu podílejí cca 5 %.

V oblasti alkoholu a návykových látek musí jít jednoznačně o cílené působení na změnu chování zejména řidičů. Největší důraz bude kladen na represivní činnost policie. Výrazně bude zvýšen dohled policie v nočních hodinách a o víkendech. Chování řidičů bude ovlivněno také zavedením bodového systému a znovuzavedením oprávnění zadržet řidičský průkaz na místě přestupku. Jedenkrát za rok bude probíhat intenzivní mediální kampaň, která bude působit na změnu postojů a chování všech účastníků silničního provozu.

Za předpokladu realizace všech navrhovaných opatření by mělo být v cílovém roce 2010 zachráněno až 70 lidských životů oproti výchozímu roku 2002.



alkohol

OPATŘENÍ C 1: Snížení počtu nehod zaviněných pod vlivem alkoholu a jiných drog prostřednictvím výchovného působení

č.	NÁSTROJE	ZODPOVÍDÁ	TERMÍN
C 1.1	Každoroční kampaň zaměřená na nebezpečí řízení pod vlivem alkoholu, léků a jiných návykových látek s důrazem na odpovědnost konzumenta.	MD, MV, MZd, MPSV	Každoročně
C 1.2	Uplatňování poznatků o vlivu alkoholu aj. návykových látek na způsobilost řídit motorová a nemotorová vozidla a na bezpečnost silničního provozu ve vzdělávacích programech škol a autoškol.	MD ve spolupráci s MŠMT, MZd a MV	Průběžně
C 1.3	Zvýšení informovanosti pacientů o vlivu některých léků na způsobilost k řízení motorového vozidla a o jejich vlivech na chování ostatních účastníků silničního provozu.	MZd ve spolupráci s MD, orgány lékařské, stomatologické a lékárnické komory	Průběžně

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

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

Pozn.: Zajištění účinnosti výše uvedených opatření C 2 je podmíněno přijetím příslušných právních nástrojů (Prostředek I).



D. Snížení závažnosti následků nehod zvýšeným používáním zadržných systémů

Zadržné systémy (bezpečnostní pásy, dětské zadržné systémy) patří k nejvýznamnějším prvkům pasivní bezpečnosti ve vozidle. Oproti motoristicky vyspělým státům je v České republice jejich používání jak řidiči motorových vozidel, tak i spolujezdců velice podceňováno. Jak vyplývá z průzkumů uvedených v analytické části této zprávy, používání bezpečnostních pásů se v České republice pohybuje podle typu a místa pozemní komunikace od 30 do 80 %; celkem bylo v roce 2002 usmrceno 336 osob, které nepoužily bezpečnostní pás, nebo nebyly přepravovány v dětském zadržném systému.

Z výše uvedeného vyplývá, že v České republice je v porovnání s vyspělými státy povědomí o významu používání zadržných systémů resp. jejich používání na velice nízké úrovni. Otevírá se tak obrovské pole působnosti zejména v oblasti preventivního a vzdělávacího působení (publicita). Každoročně se opakující kampaně jsou hlavním nástrojem. Vyzdvihován bude význam bezpečnostních pásů při jízdě zejména v obci, tedy při nižších rychlostech a pak také u spolujezdců na zadních sedadlech (obojí je z hlediska veřejnosti nespřímně vnímáno jako méně rizikové chování). Apelovat je nutné nejen na odpovědnost vůči vlastnímu životu, ale i vůči životu spolujezdců (sedících vpředu). Novela zákona zavede povinnost používat dětské zadržné systémy na všech třídách silnic. Nutným doplňkem mediální kampaně musí být i zvýšený policejní dohled jako represivní složka působení.

V případě přijetí navržených opatření lze předpokládat takové zvýšení četnosti používání bezpečnostních pásů a dětských zadržných systémů, které přinese v cílovém roce 2010 až 90 zachráněných lidských životů oproti výchozímu roku 2002.

OPATŘENÍ D 1: Zvýšení četnosti používání bezpečnostních pásů prostřednictvím výchovného působení

č.	NÁSTROJE	ZODPOVÍDÁ	TERMÍN
D 1.1	Každoroční kampaň zaměřenou na zadržné systémy s důrazem na: <ul style="list-style-type: none"> – používání bezpečnostních pásů při jízdě v obci – používání bezpečnostních pásů na zadních sedadlech – používání dětských zadržných systémů. 	MD, MV	Každoročně
D 1.2	Zvýšení četnosti používání bezpečnostních pásů u příslušníků ozbrojených složek a ozbrojených sil.	MV, MO	Průběžně

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

č.	NÁSTROJE	ZODPOVÍDÁ	TERMÍN
D 2.1	Zvýšení počtu kontrolovaných řidičů a spolujezdců z hlediska používání bezpečnostních pásů a dětských zadržných systémů.	MV	Průběžně

Pozn.: Zajištění účinnosti výše uvedených opatření D 2 je podmíněno přijetím příslušných právních nástrojů (Prostředek I).

E. Zvýšení ochrany zranitelných účastníků silničního provozu

Jedním z nejvýznamnějších problémů provozu na pozemních komunikacích v ČR je vysoké procento chodců a cyklistů, kteří zemřou nebo utrpí těžké zranění v důsledku dopravní nehody. Jenom v roce 2002 bylo usmrcených 269 chodců a 134 cyklistů, což je 30 % z celkového počtu usmrcených osob.

Také osoby s omezenou schopností pohybu a orientace patří k vysoce rizikové skupině zranitelných účastníků silničního provozu, již musí být poskytnuto právo na bezpečný pohyb.

V oblasti změny chování zranitelných účastníků silničního provozu je nutné zapojit zejména školy, dále pak nevládní a občanská sdružení. Intenzivně je nutné pracovat zvláště se školní mládeží. Žádoucí je hledat nové formy působení, které osloví danou věkovou kategorii příjemce. Na lokální úrovni je nutné do identifikace



nebezpečných úseků zapojit širokou veřejnost. Ke změně chování budou přispívat informační aktivity zaměřené na právní důsledky nedodržování pravidel ze strany chodců a cyklistů. Současně bude zvýšený dohled policie věnován právě chování chodců zejména na přechodech.

Pro vnější ochranu zranitelných účastníků silničního provozu mají sloužit úpravy dopravního prostoru – viz kapitola F: „Bezpečný dopravní prostor“ nebo také opatření A 2.

Předpokládáme, že důsledná aplikace navrhovaných opatření přinese v cílovém roce 2010 až 160 zachráněných lidských životů oproti výchozímu roku 2002.

OPATŘENÍ E 1: Zvýšení ochrany dětí na pozemních komunikacích

č.	NÁSTROJE	ZODPOVÍDÁ	TERMÍN
E 1.1	Rozvíjení a podpora nových forem dopravní výchovy na všech stupních škol v rámci školních vzdělávacích programů.	MŠMT ve spolupráci s MD, zřizovatelé škol	Průběžně
E 1.2	Realizace programu Bezpečná cesta do školy v celostátním měřítku.	MD, MŠMT, MV, obce (zřizovatelé škol), kraje, zřizovatelé městské a obecní policie	Průběžně
E 1.3	Zajištění mediální kampaně zaměřené na zvýšení ochrany dětí spojené s vydáním příruček určených pro rodiče dětí, zajištění jejich distribuce do mateřských škol, škol a zdravotnických zařízení.	MD ve spolupráci s MŠMT, MZd, MV	Průběžně
E 1.4	Podpora nevládních organizací a občanských sdružení k vyššímu zapojení pověřených osob ve smyslu zákona č. 361/2000 Sb.	Zřizovatelé škol, MD	Průběžně

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

č.	NÁSTROJE	ZODPOVÍDÁ	TERMÍN
E 2.1	Zapojení veřejnosti, včetně dětí a osob s omezenou schopností pohybu a orientace do identifikace rizikových míst.	MD, MV, MŠMT, obce, zřizovatelé škol	Průběžně
E 2.2	Zajistit informační aktivity zaměřené na: <ul style="list-style-type: none">– chodce (přecházení vozovky, viditelnost)– cyklisty (ochranné přilby, viditelnost)– motocyklisty (specifická rizika)– děti– seniory	MD, MŠMT, MV, MZd, obce (zřizovatelé škol), kraje, zřizovatelé městské a obecní policie	Průběžně

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

č.	NÁSTROJE	ZODPOVÍDÁ	TERMÍN
E 3.1	Věnování zvláštní pozornosti přechodům pro chodce (přecházení chodců na červenou a přednosti chodců na přechodech při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích).	MV, zřizovatelé městské a obecní policie	Průběžně
E 3.2	Věnování pozornosti dodržování předpisů chodci a cyklisty, zejména v noci a za snížené viditelnosti, při dohledu na bezpečnost provozu na pozemních komunikacích I. a II. třídy, a to v obci i mimo obec.	MV, zřizovatelé městské a obecní policie	Průběžně



F. Vytváření bezpečného dopravního prostoru

Bezpečný dopravní prostor dokáže velice účinně eliminovat vznik dopravních nehod a snížit závažnost jejich následků, jak při nehodách mimo zastavěné území, tak i při nehodách v obcích.

Jedním ze základních principů celé Strategie je dostatečně přesná analýza nehod s těžkými osobními následky (úmrtním, nebo těžkým zraněním). Přestože se Česká republika řadí mezi státy s velmi dobrým zpracováním dat o nehodovosti a příliš se nepotýká s problémem neoznámení nehody, je třeba vyřešit dva základní problémy. Zpřesnit lokalizaci jednotlivých nehod a na základě přesné lokalizace zavést povinnost odstraňovat nehodové lokality pro všechny správce komunikací.

Základní investice do úpravy dopravního prostoru jsou sice v porovnání s ostatními opatřeními relativně vysoké, ovšem vysoká je i jejich návratnost ve smyslu snížení počtu a následků dopravních nehod, a to v relativně krátkém časovém horizontu po jejich aplikaci a s dlouhodobým efektem. Vytváření bezpečného dopravního prostředí v sobě zahrnuje jak systematické odstraňování míst častých nehod, bezpečnostní audit pozemních komunikací tak i výstavbu nízkonákladových dopravně inženýrských opatření.

Opatřeními velmi úzce souvisejícími s vytvářením bezpečného dopravního prostředí jsou rovněž opatření A 2, B 1 a B 2.

Především ze zahraničních zkušeností vyplývá, že pouze opatřeními souvisejícími s utvářením bezpečného dopravního prostředí lze docílit v horizontu 10 let až 30% snížení celkových následků dopravních nehod, což by pro Českou republiku kolem roku 2010 představovalo záchranu až 700 lidských životů ročně.

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

č.	NÁSTROJE	ZODPOVÍDÁ	TERMÍN
F 1.1	Vytvoření jednotné závazné metodiky pro zjišťování a sledování míst častých dopravních nehod, včetně databanky modelových způsobů řešení těchto lokalit.	MD, kraje, Obce s rozšířenou působností	2006
F 1.2	Vytvoření a zavedení systému závazného odstraňování nehodových lokalit.	MD ve spolupráci s MV, kraji a správci komunikací	Průběžně

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

č.	NÁSTROJE	ZODPOVÍDÁ	TERMÍN
F 2.1	Zadávání bezpečnostního auditu na cíleně vybraných úsecích pozemních komunikací.	MD	Průběžně
F 2.2	Provádění bezpečnostního auditu u všech připravovaných dopravních projektů.	MD, kraje, obce	Průběžně
F 2.3	Postupné bezpečnostní posouzení nehodových úseků komunikací.	MD, kraje, obce	Průběžně
F 2.4	V případě novely zák. 104/2000 Sb. o SFDI zapracovat podporu projektů v oblasti BESIP zaměřených na úpravu dopravního prostoru.	MD	V případě novely zákona
F 2.5	Iniciovat postupné rušení reklamních zařízení v ochranných pásmech všech typů komunikací.	MD, MV, kraje, Obce s rozšířenou působností	Průběžně

G. Zlepšení opatření bezprostředně po nehodě

Jenom v roce 2002 v ČR došlo celkem k 1220 případům, kdy nebyla poskytnuta první pomoc, i když byla zapotřebí.

Opatření v této oblasti jsou směřována zejména do oblasti výchovy první pomoci, a to pro nejširší okruh účastníků silničního provozu. Využito bude jak školských zařízení, tak i sdělovacích prostředků. Dalším okruhem opatření je zlepšení dosažitelnosti místa dopravní nehody složkami Integrovaného záchranného systému.

Za předpokladu, že dojde ke zlepšení situace jen o 50 % do roku 2010, je možné očekávat záchranu až 10 osob ročně oproti výchozímu roku 2002. Zároveň lze předpokládat další snížení celospolečenských ztrát způsobených nehodovostí, včetně ztrát ekologických.



OPATŘENÍ G 1: Zkvalitnění výuky chování při nehodě a poskytování první pomoci

č.	NÁSTROJE	ZODPOVÍDÁ	TERMÍN
G 1.1	Informování veřejnosti prostřednictvím sdělovacích prostředků o nutnosti a způsobech poskytování první pomoci.	MD, MZd	Průběžně
G 1.2	Zdůraznění výuky první pomoci na základních školách v rámci pokynu MŠMT k začlenění tématiky ochrany člověka za mimořádných okolností do vzdělávacích programů.	MŠMT ve spolupráci s MZd	2004
G 1.3	Doplnění materiálů pro výuku 1. pomoci školám.	MZd ve spolupráci s MŠMT	2004
G 1.4	Zkvalitnění praktické výuky chování po nehodě a poskytování první pomoci pro uchažeče o řidičské oprávnění.	MD, MZd, autoškoly, organizátoři doškolovacích kurzů	2004
G 1.5	Výchovné působení na všechny účastníky silničního provozu s cílem zkvalitnění chování po nehodě.	MD, MZd, MV autoškoly, organizátoři doškolovacích kurzů	2004

OPATŘENÍ G 2 : Zlepšení dosažitelnosti místa dopravní nehody subjekty Integrovaného záchranného systému

č.	NÁSTROJE	ZODPOVÍDÁ	TERMÍN
G 2.1	Vytvoření a zavedení systému pro rychlou a přesnou identifikaci místa nehodové události nezávisle na staničení a místních podmínkách.	MD, MV, MZd, složky IZS, kraje	2005
G 2.2	Vytvoření zákonných podmínek k lepšímu dosažení místa nehody zejména v kolonách pro složky záchranného systému v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.	MD	2005



I. Zvýšení respektu účastníků silničního provozu k dodržování právní úpravy

Zvýšení respektu všech účastníků provozu vůči právní úpravě ve smyslu jejího dodržování je významným prvkem vedoucím k nápravě současného stavu, neboť více jak 90% všech dopravních nehod v České republice je zaviněno selháním lidského činitele.

Největší význam pro okamžitou eliminaci problémového chování na silnicích má represivní úloha policie při dohledu nad bezpečností a plynulostí provozu na silnicích. Tato činnost navíc působí výchovně na všechny účastníky silničního provozu. Z hlediska formování postojů českých řidičů a řidiček je zásadní, aby vnímali možnost odhalení přestupku jako skutečnou hrozbu. Působení policie musí být cílené časově a místně s ohledem na výskyt závažných nehod.

Cílem represivního působení je zvýšení respektu všech účastníků vůči pravidlům silničního provozu resp. vůči práci policie. Nutným předpokladem účinné represe je zejména rychlé stanovení trestu a jeho reálné vymožení. Projednání přestupku musí být rychlé, bez procesních chyb, uložený trest musí být důrazný. Odpovědné orgány musí být schopny uložený trest vymoci. Druh a výše ukládaných trestů budou stanoveny

pevně za daný přestupek a závažnost, včetně odstupňování dle výše překročení rychlostního limitu. Jednotný trest musí být důsledně stanovován na všech úřadech.

Začít je nutné u samotné policie, kde je zapotřebí stanovit motivační pravidla, snížit administrativní zátěž policistů a důrazně potlačovat korupční jednání (týká se Policie ČR i městské a obecní policie). Policie bude zajišťovat dozor zaměřený na nejproblémovější typy chování účastníků silničního provozu, a to jak v denních tak i nočních hodinách včetně víkendů a svátků. Součástí policejní činnosti nebude jen statický dozor u silnice, ale výrazně zintenzivněn bude dozor v provozu za jízdy, což si vyžádá i zvýšení počtu mobilních zařízení pro měření rychlosti při kontrole za jízdy.

Legislativní a organizační změny týkající se práce policie a represe obecně jsou nutným předpokladem pro výše zmíněná opatření. Proto se v nejbližší době počítá mimo jiné se zpřísněním postihů za porušování pravidel silničního provozu. Opětovně bude např. zavedeno oprávnění Policie ČR zadržet řidičský průkaz na místě přestupku. Nově bude zaveden bodový systém hodnocení řidičů a bude zvýšena odpovědnost provozovatele vozidla. Cílem je, aby kvalitní represe byla v součinnosti s mediálními působeními i účinnou prevencí.

S ohledem na šíři této oblasti lze velice těžko specifikovat v kvantitativní formě dopad opatření v této oblasti na dopravní nehodovost. Všechna tato opatření však podporují účinnost opatření A – G a mnohdy jejich účinnost přímo podmiňují.

OPATŘENÍ I 1: Zvýšení účinnosti právní úpravy

č.	NÁSTROJE	ZODPOVÍDÁ	TERMÍN
I 1.1	Zavedení systému bodového hodnocení řidičů v zákoně č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů.	MD	S účinností novely zákona
I 1.2	Zavedení oprávnění Policie ČR zadržet řidičský průkaz na místě v případech stanovených novelou zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.	MD	S účinností novely zákona
I 1.3	Zvýšení sankcí za porušení pravidel provozu na pozemních komunikacích novelizací ustanovení § 22 zákona č. 200/1999 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, ve smyslu stanovení jak nejnižší, tak i nejvyšší možné pokuty za vybrané přestupky proti pravidlům provozu na pozemních komunikacích.	MD	S účinností novely zákona
I 1.4	Zavedení pořádkové pokuty za nerespektování výzvy policie dostavit se v určenou dobu k projednání skutku, v němž je spatřován přestupek, novelou zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů.	MD	S účinností novely zákona
I 1.5	Zavedení trestního postihu řízení motorového vozidla ze stavu vylučujícím způsobilost, které si řidič přivodil vlivem návykové látky.	MS	S účinností novely zákona

OPATŘENÍ I 2: Zintenzivnění dohledu nad dodržováním právní úpravy

č.	NÁSTROJE	ZODPOVÍDÁ	TERMÍN
I 2.1	Zabezpečení systematického dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích s důrazem na místa častých dopravních nehod, čas, kdy nejčastěji dochází k dopravním nehodám a na technický stav vozidel.	MV	Průběžně, vyhodnocování účinnosti dohledu 2x ročně
I 2.2	Zabezpečení účinného státního odborného dozoru nad Stanicemi technické kontroly.	MD, kraje, Obce s rozšířenou působností	Průběžně vyhodnocování účinnosti dozoru 2x ročně
I 2.3	Zabezpečení účinného státního odborného dozoru nad autoškolami a zkušebními komisími	MD, kraje	Průběžně vyhodnocování účinnosti dozoru 2x ročně
I 2.4	Zabezpečení účinného státního odborného dozoru nad profesionálními dopravci.	MD, kraje	Průběžně vyhodnocování účinnosti dozoru 2x ročně

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

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

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

č.	NÁSTROJE	ZODPOVÍDÁ	TERMÍN
I 4.1	Zařadit vývoj dopravní nehodovosti v daném regionu jako jedno ze stěžejních kritérií úspěšnosti policejní práce v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.	MV	Průběžně
I 4.2	Důsledné provádění kontroly dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích policisty. Pravidelné vyhodnocování účinnosti kontroly.	MV	Průběžně, vyhodnocování kontroly 2x ročně
I 4.3	Důsledné provádění kontroly postupu Policie ČR, obecní a městské policie a správních úřadů při postihu přestupků v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu. Pravidelné vyhodnocování účinnosti kontroly.	MV, MD, kraje, zřizovatelé obecní a městské policie	Průběžně, vyhodnocování kontroly 2x ročně
I 4.4	Zvýšení vymahatelnosti uložených sankcí ve správním řízení a na místě nevybraných blokových pokut a zkrácení doby od zjištění přestupku až do vymožení uložené sankce.	MF, MV, Obce s rozšířenou působností	Okamžitě
I 4.5	Zavedení společných týmů Policie ČR a správních úřadů pro rychlé řešení zjištěných přestupků.	MD, MV, Obce s rozšířenou působností,	2004
I 4.6	Průběžné informování veřejnosti o aktivitách policie vedoucích ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a propagace činnosti policie.	MD v součinnosti s MV a zřizovateli městské a obecní policie	Průběžně



J. Koordinování všech činností

V této kapitole jsou shrnuta opatření týkající se organizace a koordinace činnosti státní správy, územních samospráv i nevládních a občanských organizací. Ministerstvo dopravy (MD) bude podporovat práci na nižších stupních územní samosprávy podle principu subsidiarity. K tomu bude vytvářet metodické pokyny a poskytovat informace pro implementaci BESIP. Tím bude MD vytvářet podpůrné prostředí tak, aby samosprávy v případě potřeby a zájmu mohly čerpat potřebné informace a „know-how“ pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu v konkrétních místních podmínkách. Podporována budou i občanská a nevládní sdružení formou grantů. Podmínkou cíleného působení BESIP je kvalitní kontinuální výzkum včetně pravidelně se opakujících průzkumů veřejného mínění.

koordinace

OPATŘENÍ J 1: Metodické řízení veřejné správy v rámci BESIP

č.	NÁSTROJE	ZODPOVÍDÁ	TERMÍN
J 1.1	Koordinace a podpora činností koordinačních orgánů BESIP.	MD, kraje, obce	Průběžně
J 1.2	Podpora aktivit BESIP na regionální a místní úrovni.	MD, MV, MŠMT	Průběžně
J 1.3	Úzká koordinace informačních, preventivních a represivních aktivit.	MD a MV	lhned
J 1.4	Vytváření místních plánů zvýšení bezpečnosti silničního provozu se zapojením široké veřejnosti.	Obce, kraje	Každoročně
J 1.5	Poskytování informací o osvědčených postupech a zkušenostech v oblasti bezpečnosti silničního provozu prostřednictvím webových stránek MD/zvláštní databanky.	MD, MV, MZd, MŠMT	Průběžně

OPATŘENÍ J 2: Zvýšení účinnosti práce Koordináční rady ministra dopravy pro bezpečnost provozu na pozemních komunikacích a jejího sekretariátu

č.	NÁSTROJE	ZODPOVÍDÁ	TERMÍN
J 2.1	Ustanovení pracovních skupin složených z odborníků ze státní správy, nevládních organizací a občanských sdružení i privátního sektoru na konkrétní problémy bezpečnosti silničního provozu (novelizace právní úpravy, mladí a začínající řidiči, mediální působení atd.) v rámci Koordináční rady MD.	MD	2004

OPATŘENÍ J 3: Zajištění analytické a koncepční činnosti

č.	NÁSTROJE	ZODPOVÍDÁ	TERMÍN
J 3.1	Zajištění kontinuálního výzkumu a vývoje opatření pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu s prioritním zaměřením do následujících oblastí: Klinická analýza nehod Bezpečnost provozu a uspořádání dopravního prostoru Koexistence člověk stroj Nové technologie pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu.	MD	Průběžně
J 3.2	Pololetní vyhodnocování plnění úkolů vyplývajících ze Strategie.	jednotliví gestoři, koordinace MD	2x ročně
J 3.3	Každoroční vyhodnocování a případná aktualizace Strategie s podáním informace Vládě ČR.	MD ve spolupráci s jednotlivými gestory	K 31.březnu kalendářního roku
J 3.4	Systematické vyhodnocování příčin nehodovosti v místech častých dopravních nehod nebo nehod se zvlášť závažnými následky.	MD, MV	Čtvrtletně
J 3.5	Průběžné vyhodnocování účinnosti příslušné legislativy upravující podmínky provozu na pozemních komunikacích; dávat podněty k odstraňování legislativních či jiných bariér bránících zajištění bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích či efektivnímu výkonu činnosti policie na tomto úseku.	MD, MV, zřizovatel městské a obecní policie, kraje, obce	Průběžně
J 3.6	Systematicky vést statistiku nehodovosti, jejich následků a příčin.	MV ve spolupráci s MD	Průběžně

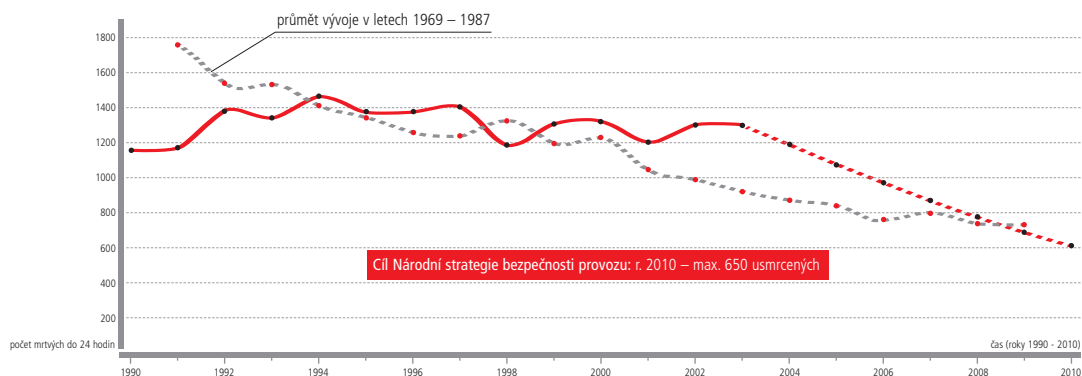
OPATŘENÍ J 4: Zvýšení intenzity zapojení dalších subjektů do systému prevence nehod na pozemních komunikacích

č.	NÁSTROJE	ZODPOVÍDÁ	TERMÍN
J 4.1	Podporování vybraných projektů ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu nestátních institucí formou grantů.	MD	Průběžně
J 4.2	Postupné rozšíření spoluúčasti na úhradě nákladů na léčení o případy, kdy dojde k porušení základních povinností účastníků silničního provozu.	MZd	Průběžně
J 4.3	Doporučení prosazování principů bezpečného chování v silničním provozu ve směru k tvůrcům mediálních pořadů.	MD ve spolupráci s MK	Průběžně

Prognóza očekávaného vývoje

Na základě analýzy dosavadního vývoje nehodovosti v ČR byla vypracována prognóza očekávaného vývoje nehodovosti v ČR do r. 2010 při plnění opatření Strategie. Tu dokumentuje následující Graf 1, který znázorňuje dosavadní a očekávaný vývoj počtu usmrcených osob při nehodách v silničním provozu.

Přestože cíl Strategie je hodně ambiciózní, jeho naplnění je realizovatelné. Pro to svědčí porovnání s mnoha v minulosti přijatými a realizovanými zahraničními programy, ale také porovnání s vývojem následků nehodovosti v silničním provozu v České republice v období 1969 – 1987.



Zdroj: Policie ČR, CDV

Ekonomické aspekty



Strategie si klade velmi ambiciózní cíl, jehož dosažení je podmíněno určitými vstupy jak organizačního charakteru, tak materiálního zabezpečení, které je spojeno s finanční stránkou. Oblast financování Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v České republice je především orientována na veřejný sektor, přičemž státní rozpočet bude hrát hlavní roli především v oblasti represe. Preventivní opatření budou především zatěžovat rozpočty krajů, obcí, měst, státních fondů. Při aplikaci strategie by se měli do budoucna hledat další zdroje financování, tzn. zavést vícezdrojové financování a využití alternativních přístupů k financování. Zapojení soukromého sektoru, zapojení neziskových organizací apod. za účelem rozprostření finančního zatížení na co největší portfolio zdrojů ve svém důsledku znamená naplnění vytýčených cílů při snižování zatížení státního rozpočtu, potažmo veřejných rozpočtů. Výdaje soukromého sektoru však musí být účelné a pro tento sektor ve svém důsledku přivést určitý efekt. Příkladem by mohl být obor pojišťovnictví, kde výsledným efektem je snížení výdajové stránky v oblasti plnění z titulu pojištění. Tento efekt několikanásobně převyší objem vložených prostředků do vícezdrojového financování.

V roce 2002 činily při úmrtí jedné osoby v důsledku dopravní nehody přímé i nepřímé náklady v průměru 8 mil Kč. U nehod s těžkým zraněním to bylo 2,7 mil Kč. Ročně celospolečenské ztráty v důsledku silniční nehodovosti přesahují 49 miliard Kč.² Snižování tohoto objemu celospolečenských ztrát ve vazbě na finanční potřebu na vstupu dává jednoznačnou odpověď pro realizaci systémového přístupu a jeho trvalé aplikaci. Pro naplnění jednotlivých opatření Strategie bude nezbytné uvolnit i příslušné finanční prostředky z rozpočtových kapitol resortů na základě rozpracování těchto nástrojů v gesci daného resortu. V první řadě je zapotřebí zefektivnit práci a využít stávajících kapacit jak v oblasti lidského potenciálu, tak rozpočtových možností. Neméně je důležitá úzká spolupráce a koordinace činností dotčených resortů.

V oblasti represivní činnosti je nutné zejména zefektivnit výkon služby policistů při dohledu na bezpečnost a plynulost silničního provozu, dále zabezpečit dostatečný počet tabulkových míst pro přímý výkon služby policistů a vybavit je technickými prostředky pro měření rychlosti (za jízdy i stacionárně) a požitého alkoholu a dalších návykových látek.

Pro oblast prevence je zapotřebí vyčlenit dostatečné prostředky na přípravu kvalitních mediálních kampaní, přípravu nových metodik výuky, tisk materiálů určených pro výchovu a ovlivňování chování účastníků silničního provozu.

Pro vícezdrojové financování je třeba hledat uvolnění, odstranění existujících legislativních, administrativních a ekonomických bariér. Jednou ze změn je vytvoření možnosti čerpání ze Státního fondu dopravní infrastruktury za účelem financování projektů podporujících zvýšení bezpečnosti silničního provozu včetně nastavení pravidel pro čerpání.

² Výpočty ekonomických ztrát způsobených silničním provozem dodalo CDV.

Závěr

Každý den roku 2002 bylo na silnicích ČR registrováno v průměru 522 dopravních nehod, z toho 73 nehod se zraněním. Při těchto nehodách každý den zemřelo v průměru 3,5 osoby, 15 osob bylo těžce a 79 lehce zraněno. Denně bylo „vyprodukováno“ za 116 mil. Kč socioekonomických ztrát. Tento stav je alarmující a dlouhodobě společensky nepřijatelný. Funkční dopravní systém musí poskytovat kvalitní a finančně dostupnou přepravu, aniž by bylo nutné počítat s jeho (dosud reálně existujícími) negativními účinky. Proto se začínají v zahraničí (Švédsko v r. 1997) prosazovat iniciativy typu „Vize nula“, což představuje dopravní systém bez usmrčených a těžce zraněných. Ačkoliv se to zdá zatím spíše utopií, a doposud jsou i vyspělé státy od tohoto stavu dosti daleko, přece může být dosažení tohoto stavu v určitém časovém horizontu reálné. Bezprostředním cílem předkládaného materiálu je zlomit negativní vývoj a nastartovat celospolečenskou změnu v přístupu k problematice bezpečnosti silničního provozu.



Seznam zkratek

CDV	Centrum dopravního výzkumu
IZS	Integrovaný záchranný systém
MD	Ministerstvo dopravy
MF	Ministerstvo financí
MI	Ministerstvo informatiky
MK	Ministerstvo kultury
MO	Ministerstvo obrany
MPSV	Ministerstvo práce a sociálních věcí
MS	Ministerstvo spravedlnosti
MŠMT	Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
MV	Ministerstvo vnitra
MZd	Ministerstvo zdravotnictví
NNO	Nestátní neziskové organizace
SWOT analýza	Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats (analýza silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb)



NÁRODNÍ STRATEGIE

bezpečnosti silničního provozu

analytická část



MINISTERSTVO
DOPRAVY



Obsah

SWOT analýza	26
Základní analýza	27
Vývoj nehodovosti v ČR	28
Klasifikace nehod podle typu účastníků provozu a typu komunikací	29
Bezpečnost jednotlivých typů pozemních komunikací	31
Vývoj socioekonomických ztrát z dopravní nehodovosti	32
Mezinárodní souvislosti	33
Sledování postojů a chování řidičů	34
Rychlost jízdy	35
Používání bezpečnostních pásů	36
Alkohol	37
Shrnutí	38

Seznam grafů

Graf 1: Srovnání - usmrcení v provozu na pozemních komunikacích, vraždy (1990 - 2002)	27
Graf 2: Usmrcení a těžce zranění v provozu na pozemních komunikacích (1980 - 2002)	28
Graf 3: Usmrcení v provozu na pozemních komunikacích podle typu účastníka (1980 - 2002)	29
Graf 4: Usmrcení chodci na pozemních komunikacích v obci a mimo obec (1980 - 2002)	30
Graf 5: Srovnání podílů hlavních příčin nehod na počtu nehod a počtu usmrcených (2002)	30
Graf 6: Socioekonomické ztráty z nehodovosti na pozemních komunikacích (1993 - 2002), v mld. Kč	32
Graf 7: Srovnání počtu usmrcených ČR, Nizozemsko, Švédsko, Rakousko (1960 - 2002)	33
Graf 8: Usmrcení v provozu na pozemních komunikacích na mld. vozokm (2001)	33
Graf 9: Stupeň používání bezpečnostních pásů řidiči osobních automobilů ve vybraných státech (2000)	36
Graf 10: Usmrcení a těžce zranění při dopravních nehodách následkem alkoholu (1980 - 2002)	37

SWOT analýza



Silné stránky:

- Zájem vlády ČR na zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích deklarovaný v Dopravní politice ČR.
- Deklarovaná ochota států s vysokým standardem bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích (GB, NL) pomoci České republice při řešení této problematiky v rámci bilaterálních vztahů.
- Zvyšující se aktivita politiků na poli zvyšování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.
- Dlouhodobě vedená databáze dopravních nehod u Policie ČR.
- Dlouhodobá tradice dopravní výchovy na prvním stupni základních škol, pravidelnost výuky.
- Tradice a dobrá úroveň dětských dopravních soutěží.
- Zvyšující se aktivita nevládních organizací v problematice BESIP.
- Existence metodiky pro provádění bezpečnostních auditů a jejího ověřování v pilotních projektech.
- Existence školicích materiálů pro kurzy auditorů.

Slabé stránky:

- Není dostatečně akceptován celospolečenský význam bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích mezi občany. Z toho vyplývá obecné podcenění naléhavosti opatření pro zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích a nízká podpora jejich přijímání.
- Nedostatečná koordinace opatření přijímaných jednotlivými subjekty, a to jak státními, tak i nestátními, neexistence regionálního plánování těchto opatření.
- Často formální aplikace zahraničních doporučení ze strany mezinárodních organizací, i výsledků zahraničních výzkumných projektů, zabývajících se Českou republikou, a nedostatečná aplikace zahraničního know-how.
- Malý prostor ve veřejnoprávních médiích k prezentování problematiky bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích.
- Nedostatek analytických informací týkajících se příčin a souvislostí nehod.
- Nedostatečná spolupráce obce a školy při vytipování slabých míst v bezpečnosti komunikací, po kterých chodí děti do školy.

- Bezohledné chování některých účastníků provozu na pozemních komunikacích.
- Nízká vymahatelnost práva a z toho plynoucí nedodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích a nerespektování policejních a správních orgánů.
- Nízká míra dodržování pravidel silničního provozu ze strany široké veřejnosti, ale i profesionálů (příslušníci policie, taxikáři, učitelé autoškol).
- Nedostatečné, popř. velmi zastaralé formy výchovy dětí.
- Absence vyhodnocování účinnosti jednotlivých přijatých opatření.
- Neexistence celostátní databáze možných opatření a jejich účinků.

Příležitosti:

- Snížení nehodovosti všech účastníků provozu na pozemních komunikacích, zejména jejich nejvážnějších následků na životě a zdraví
- Snížení nehodovosti zranitelných účastníků provozu na pozemních komunikacích především dětí, chodců a cyklistů
- Snížení ekonomických celospolečenských ztrát způsobených nehodovostí
- Zvýšení atraktivity České republiky (turistika, investice)
- Užší spolupráce resortu Ministerstva vnitra a Ministerstva dopravy v oblasti prevence
- Vnímání vlastní odpovědnosti za stav bezpečnosti a plynulosti silničního provozu
- Zvýšení obecné vymahatelnosti práva
- Zvýšení atraktivity práce u Policie ČR po předpokládaném přijetí zákona O služebním poměru v ozbrojených složkách České republiky

Rizika:

- Nedostatek finančních prostředků na realizaci jednotlivých opatření na národní i nižších úrovních
- Nepojení aktivit na celostátní, regionální a místní úrovni
- Při nedosažení cílů pokles podpory i pokles motivace pro další aktivity
- Při neplnění cílů pokles finančních prostředků z EU

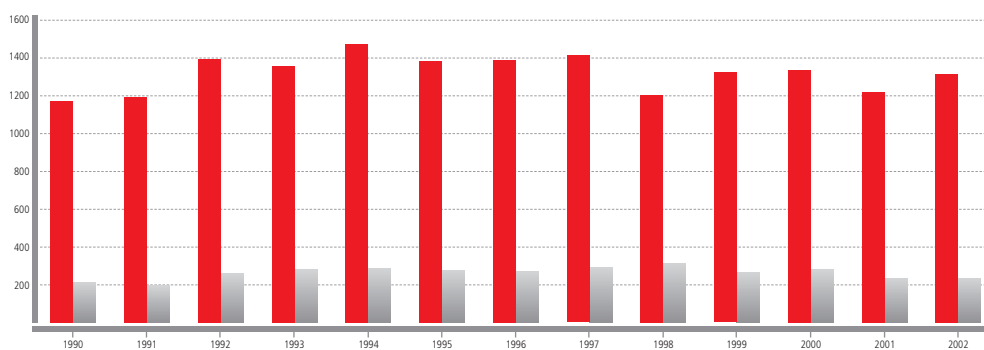
Základní analýza

Zdrojem dat pro analýzu nehodovosti jsou každoroční přehledy nehodovosti vydávané Policií ČR, dále data z mezinárodní databáze nehodovosti IRTAD a rovněž srovnávací údaje z mezinárodního projektu SARTRE.

Srovnání závažnosti dopravních nehod a kriminality vzhledem k počtu obětí ukazuje Graf 1. Následkem silničních dopravních nehod zemře v ČR asi 6 x více osob než následkem vražd, což dokazuje nesmírnou závažnost tohoto problému. Mezi mladými lidmi do 35 let je dopravní nehodovost vůbec nejčastější příčinou smrti (tito představují přes 40 % osob usmrcených při nehodách v ČR).



analýza



Graf 1: Srovnání - usmrcení v provozu na pozemních komunikacích, vraždy (1990 - 2002)

■ usmrcených při nehodách
■ vraždy

Vývoj nehodovosti v ČR



V 1. polovině 80. let patřila ČR (jako součást tehdejší ČSSR) ke státům s poměrně nízkou úrovní nehodovosti na pozemních komunikacích. Vůbec nejnižší úrovně nehodovosti vyjádřené počtem usmrcených bylo dosaženo v r. 1986. V té době byla ČR vzhledem k počtu usmrcených na mil. obyvatel (88,5) v čele evropských zemí, dokonce včetně těch nejspělejších. I když uvážíme nižší úroveň motorizace (počet motorových vozidel na tis. obyvatel – v té době asi 60 % úrovně oproti vyspělým západoevropským zemím) ani v počtu usmrcených na mil. motorových vozidel ČR zdaleka nepatřila k nejhorším. Tehdejší společensko-politický systém byl ve značném stupni restriktivní, což znamenalo ovšem také vyšší stupeň disciplíny a respektu vůči státním a policejním orgánům, s příznivým vlivem na stav dopravní nehodovosti. V této době sledoval trend vývoje nehodovosti v ČR (resp. v ČSSR) obdobný trend ve vyspělých zemích, kde docházelo již od počátku 70. let k postupnému a trvalému poklesu následků nehodovosti. Avšak zatímco je ve vyspělých zemích trend nadále velmi příznivý, tedy trvale klesající, v ČR došlo naopak ve 2. polovině 80. let k nepříznivému obratu (a to

ještě před změnou politického systému). Na přelomu 80. a 90. let byl zahájen v ČR prudký nárůst motorizace trvajícím v podstatě až dosud. Tento fakt spolu s naprostým uvolněním a proměnou dosavadních společenských zvyklostí způsobil, že se ČR zařadila mezi státy v nehodovosti nejhorší (nárůst počtu usmrcených mezi roky 1986 – 1994 o 83 % nemá v Evropě vůbec obdoby!). Počet usmrcených dosáhl maxima v r. 1994 (1637 v období 30 dní od nehody). Od té doby sice došlo k mírnému poklesu, ale celkový stav zůstává nadále přes všechna dosud provedená opatření velmi neuspokojivý.

Vývoj základních ukazatelů nehodovosti (usmrcení, zranění a nehody) v ČR v letech 1986 – 2002 je dokumentován v **Tab. 1** a rovněž v **Grafu 2** (pro r. 1980 – 2002).

Všeobecně lze konstatovat, že počet nehod a závažnost jejich následků v 90. letech výrazně vzrostly. Počet usmrcených se sice v letech 1998 – 2001 podařilo mírně snížit, nyní má však opět rostoucí tendenci (v r. 2002 i v r. 2003). Dosud přijatá a realizovaná opatření ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích tuto nepříznivou situaci zatím zásadním způsobem nezměnily.

Pozn. Od r. 2001 se změnil způsob registrace nehod - nehody bez zranění jsou nyní registrovány až pro hmotnou škodu nad 20 000 Kč.

Tab. 1: Počty nehod a jejich následků (1986 - 2002)

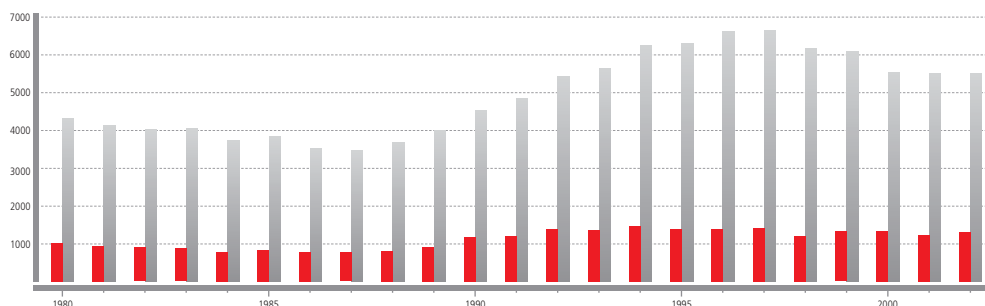
Zdroj: Policie ČR

Pozn. Pokud nebude dále výslovně uvedeno, rozumí se zde počet usmrcených do 24 hod.

	1986	1990	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Usmrc. do 24 hod	768	1 173	1 473	1 384	1 386	1 411	1 204	1 322	1 336	1 219	1 314
Usmrc. do 30 dnů	896	1 291	1 637	1 588	1 568	1 597	1 360	1 455	1 486	1 334	1 431
Těžce zranění	3 506	4 519	6 232	6 298	6 621	6 632	6 152	6 093	5 525	5 493	5 492
Lehce zranění	18 822	23 371	29 590	30 866	31 296	30 155	29 225	28 747	27 063	28 297	29 013
Nehody se zran.	17 859	21 910	27 590	28 746	29 340	28 376	27 207	26 918	25 445	26 026	26 585
Nehody celkem	75 307	94 664	156 242	175 520	201 697	198 431	210 138	225 690	211 516	185 664	190 718

Graf 4: Usmrcení a těžce zranění v provozu na pozemních komunikacích (1980 - 2002)

■ usmrcení
■ těžce zranění



Klasifikace nehod podle typu účastníků provozu a typu komunikací

Rozbor počtu usmrcených podle skupin účastníků provozu na pozemních komunikacích je uveden v Grafu 3. Z grafu vyplývá, že výrazně vzrostl především počet usmrcených v kategorii řidičů a spolujezdců v osobních automobilech, mírně i u cyklistů, zatímco v ostatních skupinách účastníků provozu na pozemních komunikacích se příliš nezměnil. Počet usmrcených chodců se v posledních letech podařilo mírně snížit.

Poměr výskytu nehod v obcích a mimo obce je v průběhu posledního desetiletí přibližně konstantní. Celkově se však počet nehod v obou případech značně zvýšil. Zatímco v obcích v posledních letech díky zavedení nejvyšší dovolené rychlosti 50 km/h počet usmrcených mírně klesá, na komunikacích mimo obce oproti začátku 90. let výrazně vzrostl. Zásadní rozdíl v charakteru následků nehod v obcích a mimo obce názorně dokumentuje Tab. 2.

Tab. 3 uvádí strukturu následků nehod podle skupin účastníků za rok 2002.



V obci tvoří téměř polovinu smrtelných následků nehod zranitelní účastníci provozu na pozemních komunikacích, tj. chodci a cyklisté. Přitom je nutno vzít v úvahu pozitivní dopad zavedení limitu 50 km/h v obcích na podzim r. 1997. Na komunikacích mimo obec naopak téměř 80 % všech smrtelných následků představují řidiči a jejich spolucestující v motorových vozidlech. Dílčí rozborů ukazují, že tento vysoký podíl bezprostředně souvisí s rychlostí jízdy, stavem komunikací a nízkým používáním prvků pasivní bezpečnosti.

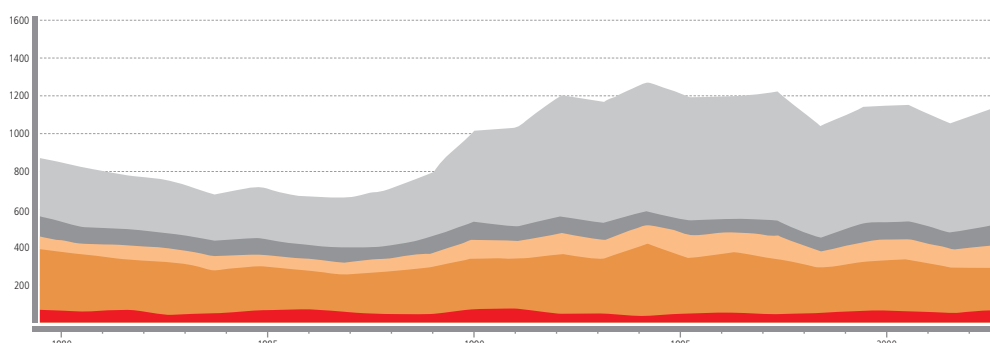
Úmrtí

	1986	1990	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Usmrc. celkem	768	1 173	1 473	1 384	1 386	1 411	1 204	1 322	1 336	1 219	1 314
... v obci	412	584	684	612	600	583	464	507	520	455	501
... mimo obec	356	589	789	772	786	828	740	815	816	764	813
Nehody celkem	75 307	94 664	156 242	175 520	201 697	198 431	210 138	225 690	211 516	185 664	190 718
... v obci	53 873	68 154	116 818	129 560	151 743	152 657	160 053	170 234	160 344	135 348	139 345
... mimo obec	21 434	26 510	39 424	45 960	49 954	45 774	50 085	55 456	51 172	50 316	51 373

Tab. 2: Počty nehod v obci a mimo obec (1986 - 2002)
Zdroj: Policie ČR

	Os. automobily	Motocykly	Mopedy	Chodci	Cyklisté	Ostatní	Celkem
v obci	186	48	8	173	63	23	501
... v %	37,1	9,6	1,6	34,5	12,6	4,6	100
mimo obec	533	62	7	96	71	44	813
... v %	65,6	7,6	0,9	11,8	8,7	5,4	100

Tab. 3: Usmrcení v obci a mimo obec (2002)
Zdroj: Policie ČR



Graf 3: Usmrcení v provozu na pozemních komunikacích podle typu účastníka (1980 - 2002)

■ osobní auta
■ motocykly
■ cyklisté
■ chodci
■ ostatní

Počet chodců usmrčených na přechodech po změně pravidel provozu na pozemních komunikacích, zavedení přednosti chodců na přechodech pro chodce v r. 2001 ukazuje **Tab. 4**.

Z tabulky je zřejmé, že v prvních dvou letech po zavedení tohoto pravidla došlo ke zvýšení úmrtnosti chodců na přechodech pro chodce. Tento bezprostřední dopad byl předpokládán, protože se jedná o velmi významnou změnu, která potřebuje alespoň dokumentované dva roky, aby se zažila. Lze očekávat, a údaje z prvního pololetí 2003 tomu napovídají, že v dalším období se již pozitivní dopad tohoto opatření plně projeví. Následující Graf 4 dokumentuje především velmi pozitivní dopad zavedení maximální povolené rychlosti v obcích 50km/h na podzim roku 1997 spojeného s velmi intenzivní mediální kampaní i zvýšenou četností dohledu Policie ČR na dodržování tohoto rychlostního limitu.

Z **Grafu 4** je vidět, že počet usmrčených chodců na komunikacích v obci se podařilo ve 2. polovině 90. let výrazně snížit, totéž se však nedá říci o komunikacích mimo obec.

Z dalších rozborů statistiky dopravních nehod je nezbytné zdůraznit některé aspekty, na které je třeba především soustředit zvýšenou pozornost při přijímání opatření pro zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích:

nepřiměřená rychlost je stále hlavní příčinou vysokého počtu usmrčených osob, na kterém se podílí téměř 50 % (při podílu z celkového počtu nehod 15 % to ukazuje mimořádnou závažnost těchto nehod);

nehody zaviněné pod vlivem alkoholu se podílely na počtu usmrčených osob v 1. polovině 90. let asi 15 %, poté jejich podíl mírně poklesl asi na 10 %;

řidiči s krátkou dobou praxe (do 2 let) se podílejí na nehodách asi 20 - 25 % (mladší řidiči mají velké zastoupení zejména u nehod motocyklů);

nechránění účastníci silničního provozu (chodci a cyklisté) tvoří v současné době asi 30 % obětí (usmrčených i těžce zraněných);

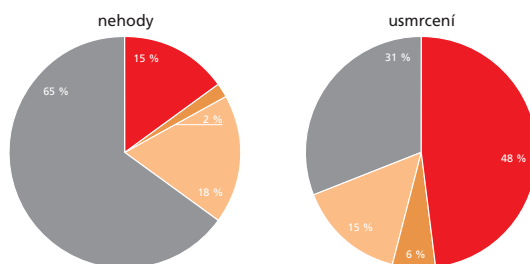
stále značně **nízký** (ve srovnání s vyspělými zeměmi) **stupeň používání bezpečnostních pásů**, zadržných systémů a dalších prvků pasivní bezpečnosti (zejména v intravilánu);

koncentrace nehodových míst (nevhodně řešené křižovatky, přechody pro chodce, železniční přejezdy apod.)

Závažnost jednotlivých hlavních příčin nehod na počtu nehod a počtu usmrčených ukazuje **Graf 5**.

Graf 5: Srovnání podílů hlavních příčin nehod na počtu nehod a počtu usmrčených (2002)

■ rychlost
■ předjíždění
■ přednost
■ způsob jízdy

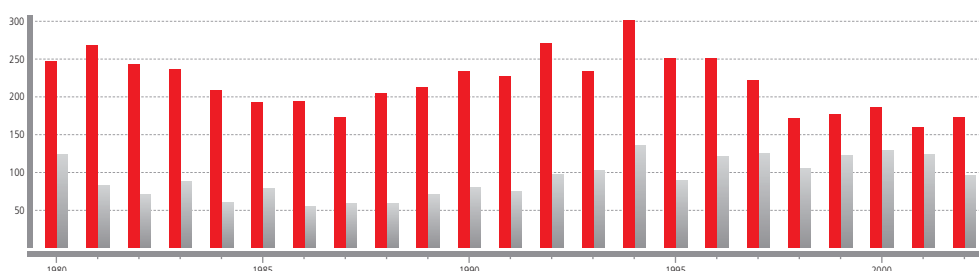


Tab. 4: Usmrčení chodci na přechodech (2000 - 2002)

	2000	2001	2002
vinou řidiče	7	30	32
bez viny řidiče	18	27	23
celkem	25	57	55

Graf 4: Usmrčení chodci na pozemních komunikacích v obci a mimo obec (1980 - 2002)

■ v obci
■ mimo obec



Bezpečnost jednotlivých typů pozemních komunikací

Vztažením počtu nehod a jejich následků k dopravnímu výkonu na jednotlivých typech pozemních komunikací je nejlépe charakterizována bezpečnost jednotlivých typů komunikací. Tento výkon je celostátně sledován v pětileté periodě celostátního sčítání dopravy (poslední dostupné údaje jsou z r. 2000). V následující Tab. 5 jsou vypočteny relativní hodnoty nehodovosti vztažené k dopravnímu výkonu pro jednotlivé typy pozemních komunikací (počet usmrčených a počet nehod na mld. vozokm).



Ze zjištěných hodnot jednoznačně vyplývá, že dálnice, které vykazují relativně největší dopravní výkon, jsou zároveň (vzhledem k oddělení protijedoucích dopravních proudů, i přes vyšší dosahované rychlosti) nejbezpečnějším typem pozemních komunikací. **Silnice I. třídy, které přenášejí největší dopravní výkon v absolutní hodnotě, jsou z hlediska smrtelných následků nehod nejnebezpečnějším typem pozemních komunikací.** Ukazatel počtu nehod vztažený na dopravní výkon také dokazuje přímou závislost nehodovosti na kvalitě stavebních parametrů i údržby jednotlivých typů komunikací. Je třeba konstatovat, že na nehodovosti se také nepříznivě projevuje neustálý nedostatek potřebných finančních prostředků na údržbu pozemních komunikací.

bezpečnost

	Dopravní výkon v mil. vozokm/den	Celoroční prům. denní intenzita vozidel (v tis.)	Usmrcení na 1 mld. vozokm	Nehody se zraněním na 1 mld. vozokm
Dálnice	11	22	11,3	99
Silnice I. třídy	47,8	7,9	30,5	324,1
Silnice II. třídy	31,6	2,1	25,1	451,9
Silnice III. třídy	21,1	0,6	26,2	527,7

Tab. 5: Počet usmrčených a počet nehod na 1 mld. vozokm podle druhu pozemní komunikace v roce 2000
Zdroj: ŘSD

Vývoj socioekonomických ztrát z dopravní nehodovosti



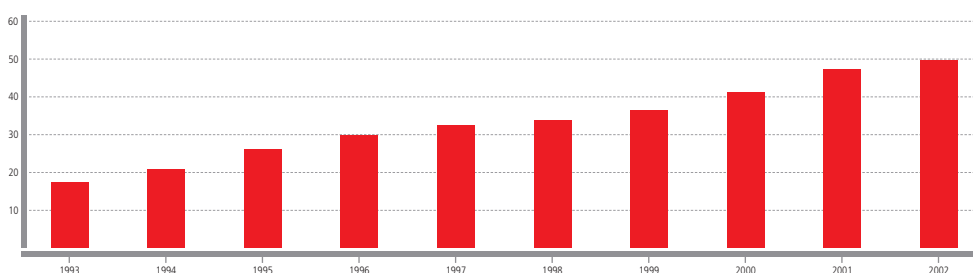
Závažným faktorem při posuzování nehodovosti v provozu na pozemních komunikacích jsou enormní finanční ztráty spojené s řešením jejich následků. Na základě studie zpracované CDV, která se zabývala vyčíslením celospolečenských ztrát způsobených nehodovostí v provozu na pozemních komunikacích, byly vypočteny ztráty z nehodovosti v provozu na pozemních komunikacích v ČR v období 1993 - 2002, které jsou znázorněny v Grafu 6.

Tyto ztráty z nehodovosti v sobě zahrnují náklady spojené se zdravotní a nemocniční péčí, administrativní náklady, náklady policie a soudů, nemocenské a důchodové dávky a materiální škody, tzv. **přímé náklady**, které mají **přímý dopad na výdaje státního rozpočtu** (nejsou v nich však započteny škody na životním prostředí), a dále odhad ztráty na produkci způsobené vyřazením z pracovního procesu jako tzv. nepřímé náklady. Další dopady, jako bolestné, omezení společenského uplatnění apod. do těchto ztrát nejsou vůbec zahrnuty. Je možno reálně uvažovat, že skutečné celospolečenské náklady jsou tedy ještě vyšší.

Celkové ztráty způsobené dopravní nehodovostí v provozu na pozemních komunikacích neustále rostou nejen s růstem nehodovosti, ale i vlivem stoupajících jednotkových nákladů. V roce 2002 tyto ztráty představovaly **téměř 50 mld. Kč**, tj. více než **2 % HDP**.

ztráty

Graf 6: Socioekonomické ztráty z nehodovosti na pozemních komunikacích (1993 - 2002), v mld. Kč



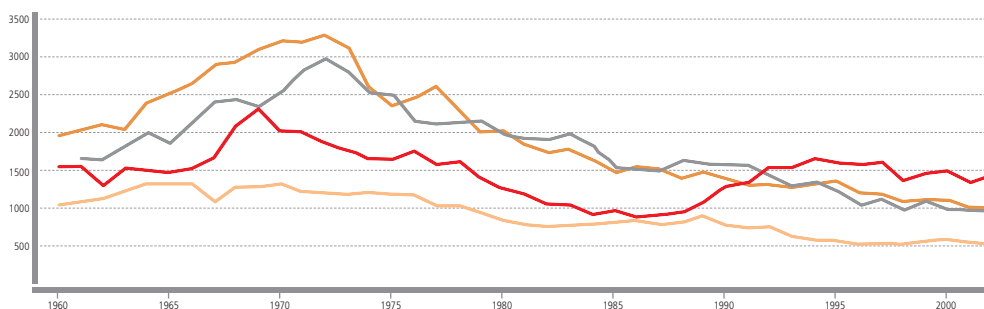
Mezinárodní souvislosti

Při úvahách o navrhovaných opatřeních ke zvýšení bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích hraje významnou roli porovnání situace v ČR se stavem v zahraničí, zejména v zemích EU. Je nutno zdůraznit, že v zemích EU je bezpečnost provozu na pozemních komunikacích zařazena mezi politické i dopravně-politické priority a je jí věnována mimořádná pozornost. Proto také při asociačních jednáních patřila bezpečnost provozu na pozemních komunikacích k významným hodnotícím kritériím ČR.

Výrazně odlišný vývoj nehodovosti v posledním období (od druhé poloviny 80. let až dosud) je možno dokumentovat např. srovnáním počtu usmrcených osob v ČR, Nizozemsku, Švédsku a Rakousku v Grafu 7, případně také srovnáním jednotlivých států podle počtu usmrcených osob připadajících na mld. vozokm v r. 2001 - Graf 8.

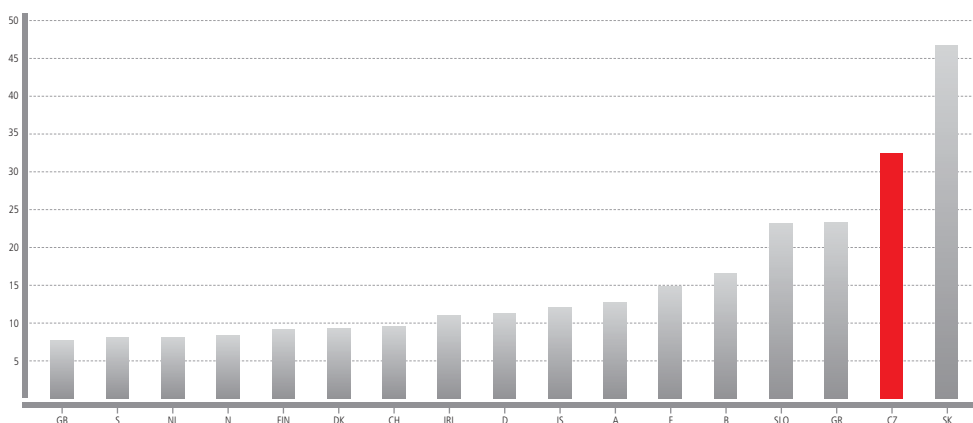


Z Grafu 7 je zřejmé, že v 80. letech byla úroveň nehodovosti v ČR plně srovnatelná s vyspělými státy (Nizozemsko, Švédsko). Poté však nastal v ČR výrazný zlom znamenající prudké zhoršení nehodových ukazatelů, zatímco ve vyspělých státech pozitivní vývoj nadále pokračuje. Nejlépe je vidět vysoká míra nehodovosti z počtu usmrcených vztahených na dopravní výkon, tedy na počet ujetých vozokm v Grafu 8. Tento ukazatel řadí Českou republiku ve srovnání s evropskými zeměmi na jedno z nejhorších míst.



Graf 7: Srovnání počtu usmrcených ČR, Nizozemsko, Švédsko, Rakousko (1960 - 2002)

■ A
■ S
■ NL
■ CZ



Graf 8: Usmrcení v provozu na pozemních komunikacích na mld. vozokm (2001) - mezinárodní srovnání s vybranými evropskými státy

Sledování postojů a chování řidičů



Česká republika byla již třikrát prostřednictvím CDV zapojena do rozsáhlých průzkumů postojů a chování řidičů, jejichž cílem je osvětlit příčiny, které vedou k vysoké úrovni nehodovosti v silničním provozu. Zapojením do mezinárodních průzkumů SARTRE 1, 2 a 3 (postoje a chování evropských řidičů vzhledem k bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích) a IRTAD (používání bezpečnostních pásů) byla vytvořena možnost porovnání postojů a chování řidičů u nás a v zahraničí.

průzkum

Rychlost jízdy

Rychlost jízdy je nejdůležitějším faktorem určujícím rozsah následků nehodovosti. Platí to nejen vzhledem k osobám cestujícím ve vozidlech, ale zejména k nechráněným účastníkům silničního provozu. Proto byl na základě zahraničních zkušeností zaveden rychlostní limit 50 km/h v obcích, v obytných zónách se doporučuje dokonce 30 km/h. Zjištěná míra rizika usmrcení v závislosti na rychlosti jízdy je zachycena v Tab. 6. Při rychlosti 30 km/h je riziko usmrcení chodce mnohem nižší než např. při 60 km/h.

Asi dvě třetiny českých řidičů o sobě tvrdí, že buď nikdy, nebo jenom zřídka překračují nejvyšší dovolenou rychlost. V převážné míře se však domnívají, že mnohem častěji je rychlost jízdy překračována ostatními řidiči než jimi samotnými. S možností kontroly rychlosti dnes řidiči počítají častěji než v r. 1996, ale tyto kontroly v řidičích patrně nezbuzují příliš velký respekt, protože ti, kteří s kontrolou počítají, překračují rychlostní limity stejně často jako ti, kteří s kontrolou nepočítají.

Pro ověření zjištěných postojů českých řidičů, pokud se týká rychlosti jízdy, byla provedena konfrontace vyhodnocených odpovědí s jejich skutečným chováním pomocí měření rychlosti na vybraných komunikacích v obcích. Měření se uskutečnilo těsně před zavedením nového rychlostního limitu



50 km/h v obcích (srpen – září 1997), bezprostředně po jeho zavedení (říjen – listopad 1997) a v delším časovém odstupu (září – říjen 1999) na několika typech komunikací v obcích.

Po analýze naměřených hodnot lze konstatovat, že **rychlostní charakteristiky na měřených lokalitách se ve srovnání se stavem těsně po zavedení nového limitu opět podstatně zvýšily a téměř dosáhly původních hodnot** (bez podstatnějšího rozdílu mezi jednotlivými sledovanými kategoriemi komunikací). Prokázalo se, že k vlastnímu legislativnímu stanovení povolené rychlosti je nezbytně nutným doprovodným opatřením **mnohem intenzivnější dohled policie** spojený s vhodným působením médií, ale také s uzpůsobením šířkového uspořádání komunikací v obcích takovým způsobem, který zabrání řidičům v extrémním překračování povoleného rychlostního limitu.

rychlost

Rychlost při srážce (km/h)	30	40	50	60	70	80
Podíl usmrcených chodců (%)	10	20	50	80	90	95

Tab. 6: Procento usmrcených chodců v závislosti na rychlosti vozidla při srážce

Používání bezpečnostních pásů



Výsledky průzkumu používání bezpečnostních pásů v ČR v roce 2002 ukazuje Tab. 7. Z této tabulky vyplývá nejenom větší zodpovědnost žen ke své vlastní bezpečnosti, ale také stále minimální používání bezpečnostních pásů na zadních sedadlech. Vůbec nejdůležitější charakteristikou je značné podcenění významu používání bezpečnostních pásů v městském provozu. V mezinárodním srovnání se tak ČR zařazuje mezi země s nejnižší mírou používání bezpečnostních pásů, zejména při jízdě v obci.

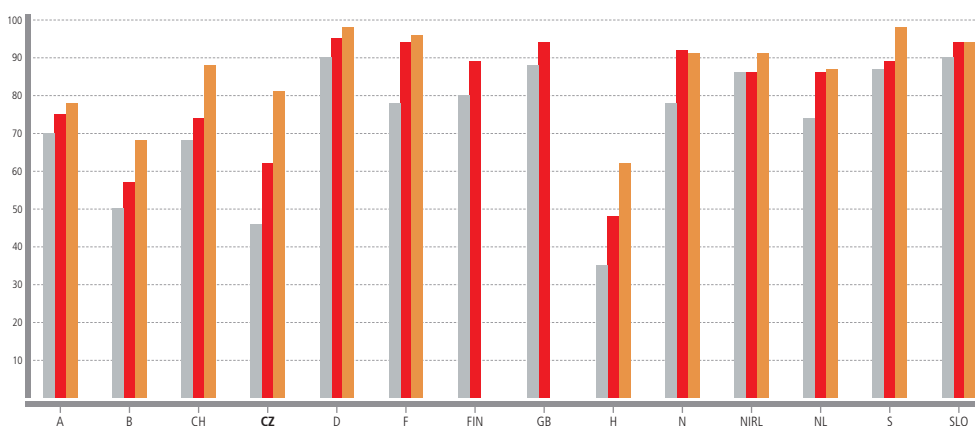
Dalším z důležitých faktorů ovlivňujících výši následků nehodovosti je používání bezpečnostních pásů na všech místech v osobním automobilu. Správné použití bezpečnostních pásů při jízdě snižuje riziko usmrcení nebo těžkého zranění na třetinu až polovinu (v závislosti na rychlosti jízdy). Nejúčinnější jsou při rychlostech do 50 km/h (např. při čelních srážkách v obcích). Mezinárodní srovnání používání bezpečnostních pásů u řidičů osobních automobilů z průzkumu IRTAD v r. 2000 je znázorněno v Grafu 9. Z tohoto grafu vyplývá velmi nízký stupeň používání bezpečnostních pásů řidiči v ČR ve srovnání s ostatními sledovanými zeměmi, a to zejména v městském provozu, kde ČR vykazuje z těchto zemí výrazně nejhorší výsledky.

pásy

Tab. 7: Použití bezpečnostních pásů v osobních automobilech v ČR (2002)

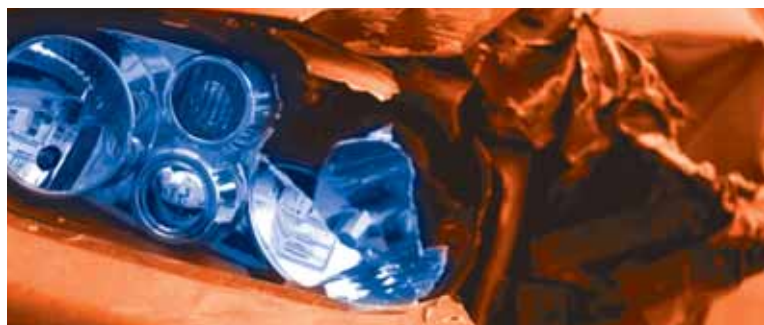
Druh komunikace	Řidiči připoutáno %			Spolujezdci připoutáno %	
	muži	ženy	celkem	vpředu	vzadu
intravilán	41,5	47,7	42,6	42,6	9,1
extravilán	62,5	66,8	63,2	62,6	14,4
dálnice	81,0	76,7	80,8	65,0	28,6

Graf 9: Stupeň používání bezpečnostních pásů řidiči osobních automobilů ve vybraných státech (2000) (v procentech)

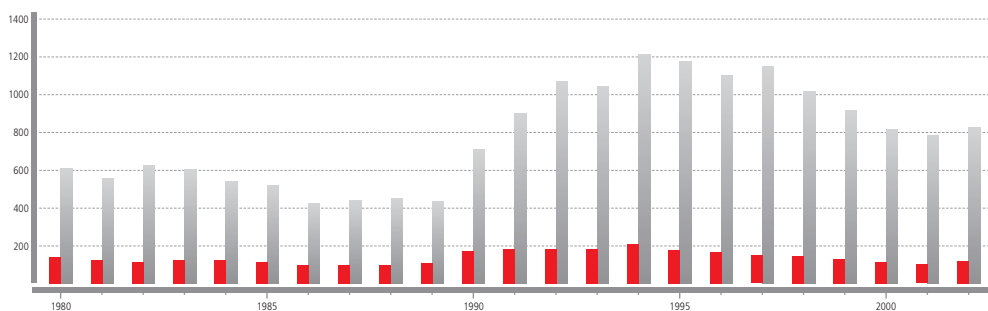


Alkohol

V ČR stále platí při řízení (na rozdíl od většiny zejména západních zemí) nulová tolerance hladiny alkoholu v krvi. (V r. 2001 vydala Evropská komise doporučení stanovit všeobecný limit hladiny alkoholu v krvi u řidičů na maximálně 0,5 promile [= 0,5 mg/ml], avšak 0,2 promile u profesionálních řidičů, motocyklistů a nezkušených řidičů.) Podle průzkumu v programu SARTRE přes 80 % řidičů v ČR uvedlo, že před jízdou nikdy nepije ani sebemenší množství alkoholu, zatímco průměr všech zúčastněných zemí byl zhruba 66 %. Avšak stále se u nás setkáváme nejen s velkým množstvím řidičů s hladinou alkoholu do 1 promile (což představuje lehký stupeň opilosti), ale někdy i 2 – 3 promile (těžký stupeň), přičemž množství nad 4 promile bývá smrtelné (v závislosti na dispozicích konkrétní osoby).



Následující Graf 10 zobrazuje vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných při nehodách s účastí alkoholu u viníka nehody. Počet usmrcených následkem požití alkoholu počátkem 90. let vzrostl výrazněji než celkový počet usmrcených (jejich podíl z celkového počtu dosáhl téměř 16 %); u těžce zraněných vzrostl ještě výrazněji (na téměř 20 %). Koncem 90. let tyto ukazatele opět poněkud poklesly.



Graf 10: Usmrcení a těžce zranění při dopravních nehodách následkem požití alkoholu (1980 - 2002)

■ usmrcení
■ těžce zranění

Shrnutí



Každý den roku 2002 bylo na silnicích ČR registrováno 522 dopravních nehod, z toho 73 nehod se zraněním. Při těchto nehodách každý den zemřelo v průměru 3,5 osob, 15 jich bylo těžce a 79 lehce zraněno. Denně bylo „vyprodukováno“ za 116 mil. Kč socioekonomických ztrát. Tento stav je alarmující a dlouhodobě společensky nepřijatelný. Funkční dopravní systém musí poskytovat kvalitní a finančně dostupnou přepravu, aniž by bylo nutné počítat s jeho (dosud reálně existujícími) negativními účinky. Proto se začínají v zahraničí (Švédsko v r. 1997) prosazovat iniciativy typu „Vize nula“, což představuje dopravní systém bez usmrcených a těžce zraněných. Ačkoliv se to zdá zatím spíše utopii a doposud jsou i vyspělé státy od tohoto stavu dosti daleko, přece může být dosažení tohoto stavu v určitém časovém horizontu reálné. Příkladem může být například potlačení epidemií nakažlivých nemocí, pracovních úrazů apod.

Evropská komise vyhlásila v r. 2001 ambiciózní cíl – redukcí počtu usmrcených na silnicích z více než 40 000 v r. 2000 na 50 % v r. 2010 (Bílá kniha evropské dopravní politiky). K této iniciativě se nyní připojuje i ČR vyhlášením Národní strategie bezpečnosti silničního provozu do r. 2010, jejímž záměrem je snížit počet usmrcených v provozu na pozemních komunikacích na 50 % úrovně r. 2002, tj. na 650 osob. Aby tohoto cíle mohlo být skutečně dosaženo, jsou nezbytná účinná opatření jak v oblasti zvýšení bezpečnosti vozidel (vyšší bezpečnostní standardy konstrukce a vybavení), dopravní infrastruktury (modernizace, zavádění dopravně-inženýrských prvků k eliminaci nehod), tak zejména v důrazu na problematiku lidského činitele. Naprosto nezbytné je zdokonalení a zvýšení účinnosti výchovy a výcviku řidičů. Největším problémem je však nedostatečné prosazování práva proti nedbalosti, nekázní, bezohlednosti až agresivitě mnohých řidičů, kterým chybí jakýkoliv pocit zodpovědnosti za zdraví a život vlastní i ostatních účastníků silničního provozu, jakož i respekt vůči platným zákonům (platí nejen v oblasti silničního provozu). Tato situace je výrazně odlišná například od zemí západní Evropy, kde jsou řidiči mnohem vyspělejší ve svém chování – ohleduplnější vůči sobě navzájem i ostatním účastníkům silničního provozu.

Závěr