



Ministerstvo dopravy

ČESKÁ REPUBLIKA

# STRATEGIE BESIP 2021-2030

## Obsah

1. Úvod .....	4
1.1 Dopady dopravní nehodovosti .....	4
1.2 VIZE NULA a BEZPEČNÝ SYSTÉM.....	5
1.2.1 Provázanost v jednotlivých úrovních.....	6
2. Vývoj nehodovosti .....	7
2.1 Evropa.....	7
2.2 Česká republika .....	9
2.2.1 Srovnání jednotlivých dekád .....	9
2.2.2 Vývoj počtu usmrcených .....	10
2.2.3 Vývoj počtu těžce zraněných.....	11
2.3 Kraje.....	12
2.4 Porovnání vývoje následků dopravních nehod s vybranými ukazateli.....	13
3. Strategické cíle .....	14
3.1. Mezní hodnoty usmrcených a těžce zraněných osob .....	14
4. Strategické pilíře.....	15
4.1 Účastníci provozu .....	15
4.1.1 Prioritní oblast 1: Rychlost .....	16
4.1.2 Prioritní oblast 2: Mladí řidiči .....	17
4.1.3 Další oblasti .....	18
4.2 Infrastruktura .....	19
4.2.1 Prioritní oblast 3: Odstraňování nehodových lokalit.....	22
4.2.2 Další oblasti .....	22
4.3 Vozidla a technologie .....	24
4.3.1 Prioritní oblast 4: Balíček opatření – pokročilé technologie .....	25
4.3.2 Další opatření .....	26
4.4 Systémová opatření.....	26
4.4.1 Prioritní oblast 5: Účinný dohled a vymahatelnost práva .....	26
4.4.2 Další oblasti .....	27
5. Klíčové ukazatele .....	28
5.1 Evropa.....	28
5.1.1 Rychlost .....	28



5.1.2 Bezpečnostní pásy .....	28
5.1.3 Ochranné vybavení.....	29
5.1.4 Alkohol.....	29
5.1.5 Distrakce (rozptýlení pozornosti) .....	29
5.1.6 Bezpečnost vozidel .....	30
5.1.7 Infrastruktura .....	30
5.1.8 Ponehodová péče .....	31
5.2 Česká republika .....	32
6. Ekonomická hlediska .....	33
6.1 Ztráty z dopravní nehodovosti .....	33
6.2 Financování akčního plánu .....	34
6.2.1 Podpora záměrů zvyšování bezpečnosti do rozvojových programů .....	35
6.2.2 Zvýšení bezpečnosti jako jedno z kritérií posuzování projektů .....	35
6.2.3 Selektce opatření ve smyslu Value for money.....	35
6.2.4 Finanční nástroje EU.....	35
6.2.5 Vlastní finanční zdroje .....	36
7. Pravidelné vyhodnocení Strategie.....	38
7.1 Koncepční .....	38
7.2 Operativní.....	39
8. Závěrečná shrnutí.....	40
8.1 Kritické podmínky pro dosažení strategických cílů .....	40
8.1.1 Rada vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu .....	40
8.1.2 Rada vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu .....	40
8.1.3 Podpora veřejnosti .....	41
8.1.4 Horizontální i vertikální spolupráce.....	41
8.1.5 Dohled Policie ČR.....	42
8.1.6 Navrhování pozemních komunikací .....	42
8.1.7 Mezinárodní srovnání a spolupráce .....	42
8.2 Provázanost se strategickými dokumenty.....	42
8.2.1 Inovační strategie České republiky 2019-2030 .....	43
8.2.2 Akční plán o budoucnosti automobilového průmyslu .....	43
8.2.3 Akční plán autonomního řízení.....	43



8.2.4 Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR.....	43
8.2.5 Rozvoj dopravní infrastruktury do roku 2050 .....	43
8.2.6 Koncepce nákladní dopravy pro období 2017-2023 s výhledem do roku 2030.....	43
8.2.7 Národní akční plán čisté mobility .....	44
8.2.8 Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050 .....	44
8.2.9 Ostatní .....	44
Přílohy.....	45
Příloha 1: Akční plán pro období 2021-2022.....	45
Příloha 2: Analytické podklady ke klíčovým ukazatelům.....	45
Seznam zkratk.....	46
Použité zdroje.....	48



## 1. Úvod

**Strategie BESIP 2021-2030** (dále jen „Strategie“) navazuje na Národní strategii bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 (dále jen „NSBSP“), resp. na Bílou knihu Evropské komise 2002-2010. Priority obsažené v materiálu jsou plně v souladu s cíli stanovenými členskými státy Evropské unie a Organizace spojených národů, které si vytkly za cíl **snížit počet usmrcených a těžce zraněných osob** na pozemních komunikacích **o polovinu** (v roce 2030 o 50 % méně vůči výchozímu stavu).



*Pozn. Za výchozí stav se dále v dokumentu uvažoval rok 2020. Na zasedání High Level Group on Road Safety EU dne 1. prosince 2020 byl diskutován vliv pandemie COVID-19 na následky nehodovosti v rámci zemí EU. Bylo přijato usnesení, že definice výchozího stavu bude určena na zasedání CARE v únoru 2021. Pravděpodobné varianty výchozího stavu jsou: 1) rok 2019, 2) průměr let 2017-2019.*

### 1.1 Dopady dopravní nehodovosti

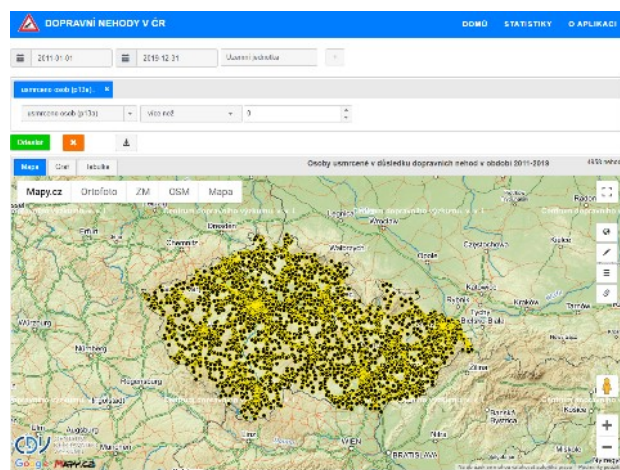
**V období let 2011-2019 bylo na pozemních komunikacích v ČR usmrceno 5 419 osob (pozn. do 24 hod. od nehody, do 30 dní od nehody usmrceno 6 058 osob) a těžce zraněno 23 656 osob.** Ve srovnání s obdobím 2001-2009, kdy bylo usmrceno 10 097, resp. těžce zraněno 40 807 osob, byl **v oblasti usmrcených osob evidován 46% pokles, v oblasti těžce zraněných pak 42% pokles.**

Přestože dochází k postupnému snižování jak smrtelných, tak závažných následků dopravních nehod, nepodařilo se naplnit cíle Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020. ČR snižovala v uvedené dekádě počet obětí nehod tempem, které odpovídá průměru zemí Evropské unie. Nezařadila se ale mezi státy, které v rámci EU patří k těm bezpečnějším, ani k zemím EU, které zaznamenaly největší pokrok v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

Do roku 2020 bylo v důsledku dopravních nehod v ČR usmrceno každoročně vždy více než 500 osob. Nehody, při nichž došlo v období let 2011-2019 k usmrcení osob, jsou znázorněny v aplikaci [DOPRAVNÍ NEHODY V ČR](#). Primárním a dlouhodobým cílem Strategie je přitom předcházet jakýmkoliv ztrátám lidských životů v silničním provozu.

**Vedle ochrany lidského života a zdraví má zvýšení bezpečnosti silničního provozu rovněž významný pozitivní dopad na ekonomiku ČR.**

**Ekonomické ztráty z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR v dekádě 2011-2020 dosáhnou 660 mld. Kč (pozn. jedná se o kvalifikovaný odhad na základě finálních dat z let 2011-2018; v období 2001-2010 činily ekonomické ztráty 506 mld. Kč).** Navzdory sestupnému trendu v oblasti usmrcených a těžce zraněných osob (viz níže) ekonomické ztráty z dopravních nehod mají vzestupnou tendenci.



## 1.2 VIZE NULA a BEZPEČNÝ SYSTÉM

**Základní filozofií Strategie je potvrzení VIZE NULA**, ke které se v následující dekádě chce ČR významně přiblížit. VIZE NULA považuje za nepřijatelné, aby v silničním provozu došlo k usmrcení nebo vážnému zranění. Pro naplnění této vize je nutné vytvářet **bezpečný systém**, jehož součástí jsou účastníci provozu, vozidla a dopravní infrastruktura. Právě bezpečné chování účastníků silničního provozu, bezpečné vozidlo a bezpečná infrastruktura tvoří základní pilíře Strategie.

Klíčová je provázanost Strategie s dalšími strategickými a resortními dokumenty (viz. závěrečná kapitola) jako jsou Dopravní politika ČR, Inovační strategie ČR, Akční plán rozvoje ITS po roce 2020 apod. Princip je relativně jednoduchý - moderní země buduje bezpečný dopravní prostor primárně kvůli ochraně lidského života, sekundárně pak ke snížení ekonomických ztrát z nehodovosti.

Společnost není ochotna akceptovat smrtelné úrazy na pracovištích, v letecké či železniční dopravě, proč by silniční doprava měla být výjimkou?

Níže uvedené schéma v interaktivní podobě k dispozici [zde](#).



VIZE NULA znamená změnu v chápání odpovědnosti. Ačkoliv chování účastníka silničního provozu významně ovlivňuje bezpečnost silničního provozu, strategie budování bezpečného systému počítá s tím, že lidé nejsou neomylní a budou vždy chybovat. Dopravní systém by ale měl být co nejvíce „odpouštějící“, aby nehody nekončily úmrtím a těžkým zraněním. Nejedná se jen o odpovědnost účastníka silničního provozu, který dopravní nehodu zavinił, ale i spoluodpovědnost těch, kteří se podílejí na vytváření parametrů dopravního systému - projektantech dopravního systému, správcích komunikací, výrobcích automobilů, poskytovatelích služeb pro motoristy, policie, ostatních složek záchranného systému, zákonodárcích, zastupitelích, správních či soudních orgánech a dalších subjektech, které chování v dopravním prostoru svojí činností ovlivňují – např. médiích, učitelích apod.

### 1.2.1 Provázanost v jednotlivých úrovních

Základním dlouhodobým cílem VIZE NULA je, aby nejpozději do roku 2050 nebyla na pozemních komunikacích usmrcena nebo těžce zraněna žádná osoba.

Nástroj, jak se ke společnému cíli přiblížit, představuje Strategie. Na národní úrovni jsou mj. definovány oblasti s největším potenciálem snížení závažných následků dopravních nehod, není zde prostor věnovat se odlišným specifikům v rámci jednotlivých krajů a měst. Klíčové je přenesení Strategie z národní úrovně do úrovní krajských a místních, kde je prostor věnovat se jednotlivým specifikům včetně konkrétních nehodových lokalit, k jejichž určení poslouží vhodná certifikovaná metoda. Hierarchie jednotlivých dokumentů je znázorněna v následující infografice.



Jako příklad krajských a místních strategií lze uvést Zlínský kraj a město Otrokovice. Oba subjekty mají zpracovanou strategii bezpečnosti silničního provozu, která vychází z dokumentu přijatého na národní úrovni. **To, že má smysl řešit problematiku bezpečnosti na krajské úrovni, dokládá vývoj závažných následků dopravních nehod v tomto kraji.** Zlínský kraj byl jediný, který v roce 2019 dosáhl historických minim jak v oblasti usmrcených, tak těžce zraněných osob a zároveň splnil předpoklady stanovené NSBSP.

V roce 2020 byla schválena MD **Metodika pro tvorbu místních strategií BESIP**, v roce 2021 bude dokončeno **Metodické doporučení pro tvorbu Strategie bezpečnosti silničního provozu měst.**



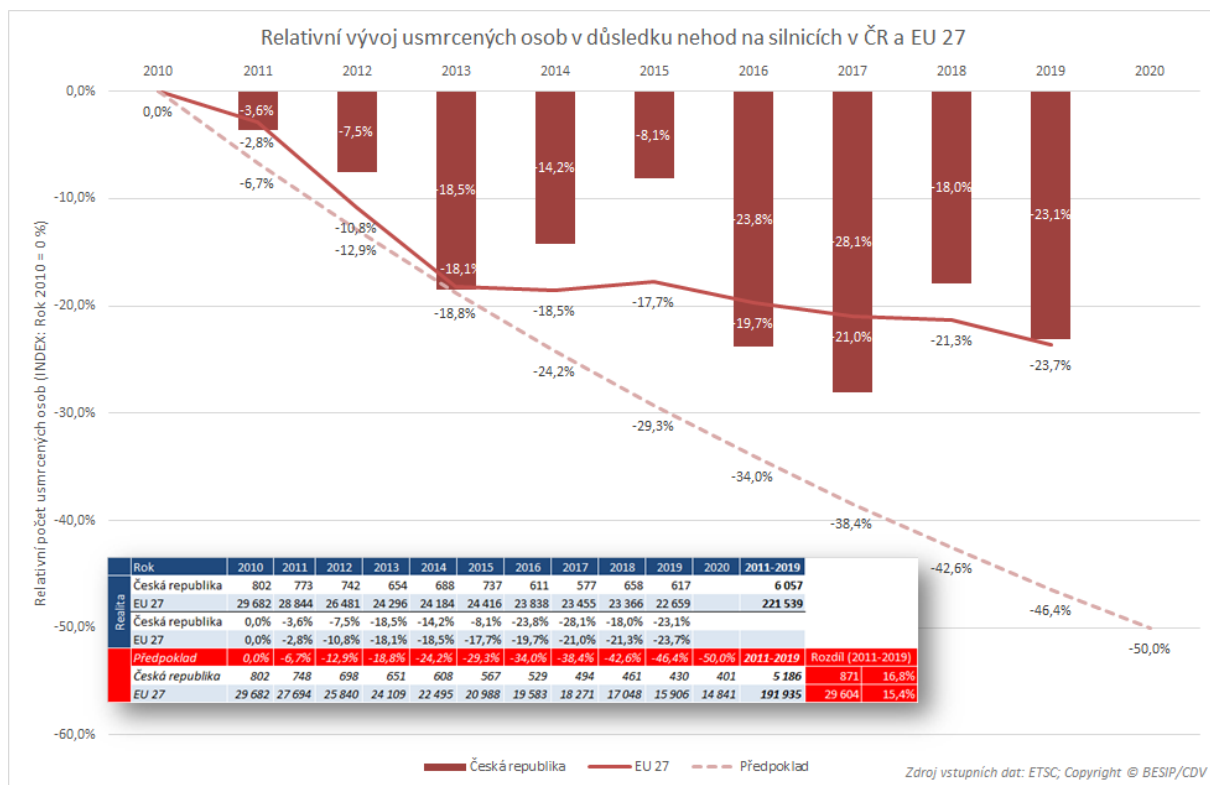
## 2. Vývoj nehodovosti

Následující podkapitoly analyzují následky nehodovosti na evropské (usmrcení do 30 dní od nehody), národní i krajské úrovni (usmrcení do 24 hod od nehody a těžce zranění).

### 2.1 Evropa

EU si v rámci dekády 2011-2020 stanovila hlavní cíl snížit do roku 2020 fatální následky nehod na polovinu roku 2010, v roce 2020 by tak nemělo být usmrceno více než 14 841 osob.

**Historicky nejméně osob (22 659) bylo v důsledku dopravních nehod usmrceno na silnicích EU v roce 2019**, o 23,7 % méně oproti roku 2010, v ČR pak bylo usmrceno (617 osob) v uvedeném roce o 23,1 % osob méně oproti roku 2010. V ČR bylo historicky nejméně osob (577) usmrceno v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v roce 2017, o 28,1 % méně oproti roku 2010. Z níže uvedeného grafu je zřejmé, že se v roce 2020 velmi pravděpodobně nepodaří výše uvedený cíl splnit jak na úrovni EU, tak také v ČR. Je také evidentní, že jak v EU, tak v ČR **nedošlo ani v jednom roce ke splnění stanovených předpokladů**. Např. v roce 2019 mělo být na silnicích v EU usmrceno již o 46,4 % méně osob než v roce 2010.



I přes neuspokojivý vývoj usmrcených osob v dekádě 2011-2020 je **pro dekádu 2021-2030 stanoven jako hlavní cíl snížení fatálních následků dopravních nehod o 50 %** (rezoluce 74. Valného shromáždění OSN „Zlepšování celosvětové bezpečnosti silničního provozu“).

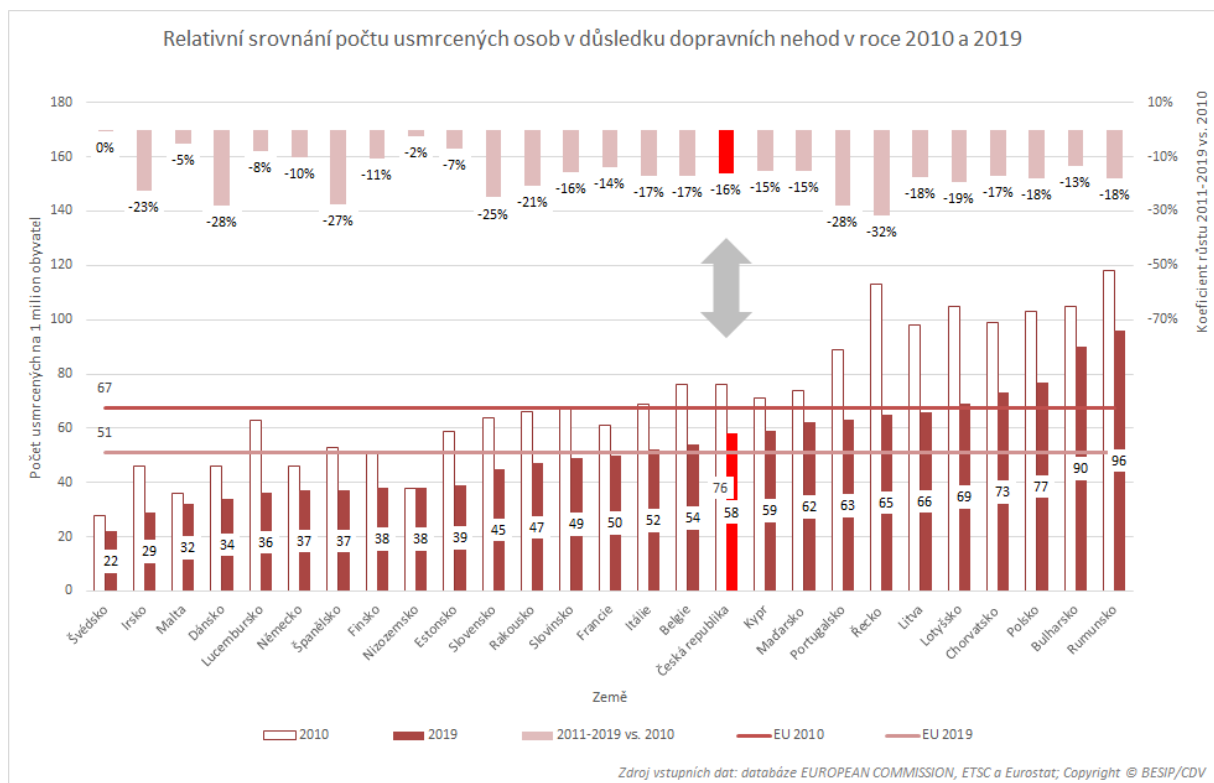
K „evropským premiantům“ lze s 22 usmrcenými na 1 milion obyvatel zařadit Švédsko, Irsko (29) a Maltu (32), které patří v rámci evropských srovnání mezi země s nejnižším počtem fatálních





dopravních nehod. Naopak významně nadprůměrný počet usmrcených osob na milion obyvatel byl v uplynulém roce evidován v Rumunsku (96), Bulharsku (90) a Polsku (77).

**ČR patřila v roce 2019 s 58 usmrcenými osobami na 1 milion obyvatel na 17. místo, za evropským průměrem zaostala o téměř 14 %. Zajímavé je srovnání zemí dle koeficientu růstu, tzn. průměrný roční počet usmrcených v období 2011-2019 vs. rok 2010. V rámci EU byl evidován pokles o 17 %, v ČR pak o 16 %. V sousedních zemích byl evidován vyšší pokles v případě Slovenska (-25 %), Rakouska (-21 %) a také Polska (-18 %), naopak v Německu došlo k poklesu o 10 %. Vyjma Polska byl v sousedních zemích v roce 2019 evidován nižší počet usmrcených na 1 milion obyvatel než v ČR.**

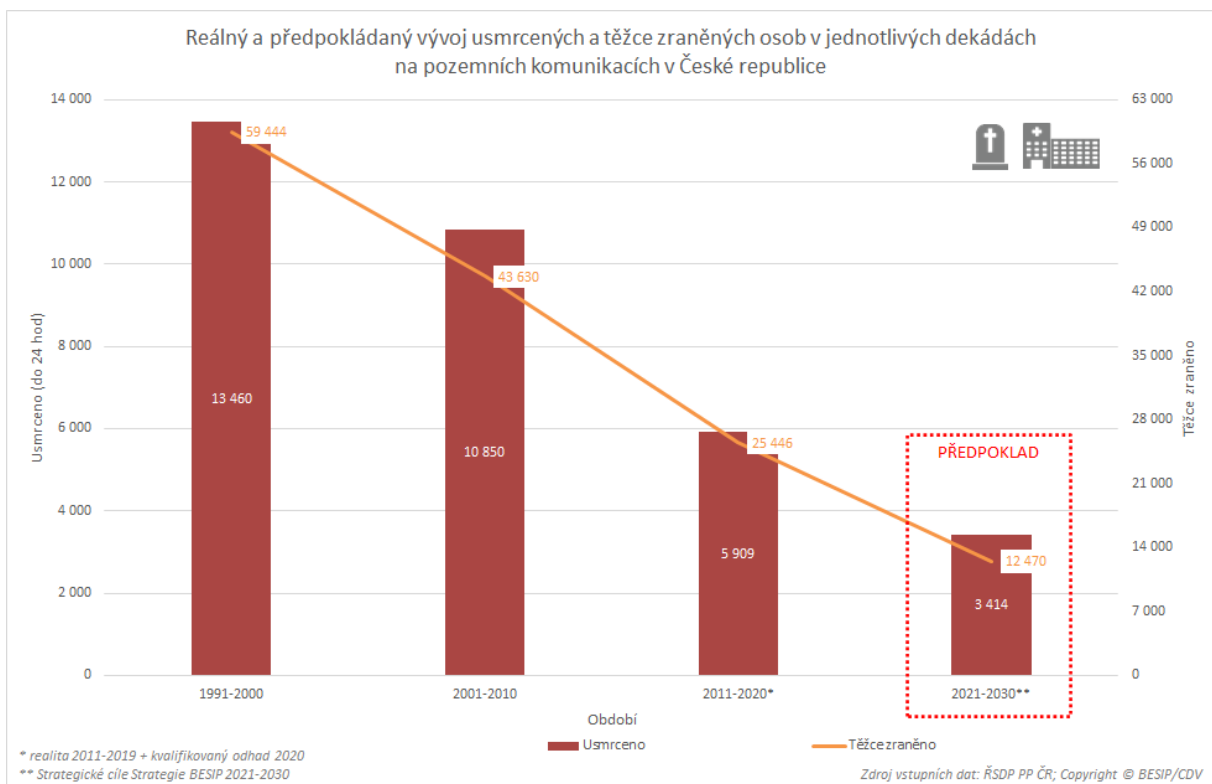


## 2.2 Česká republika

Pro dekádu 2011-2020 měla ČR nastaveny dva strategické cíle. Snížit počet usmrcených na 40 % a počet těžce zraněných na 60 % roku 2009.

### 2.2.1 Srovnání jednotlivých dekád

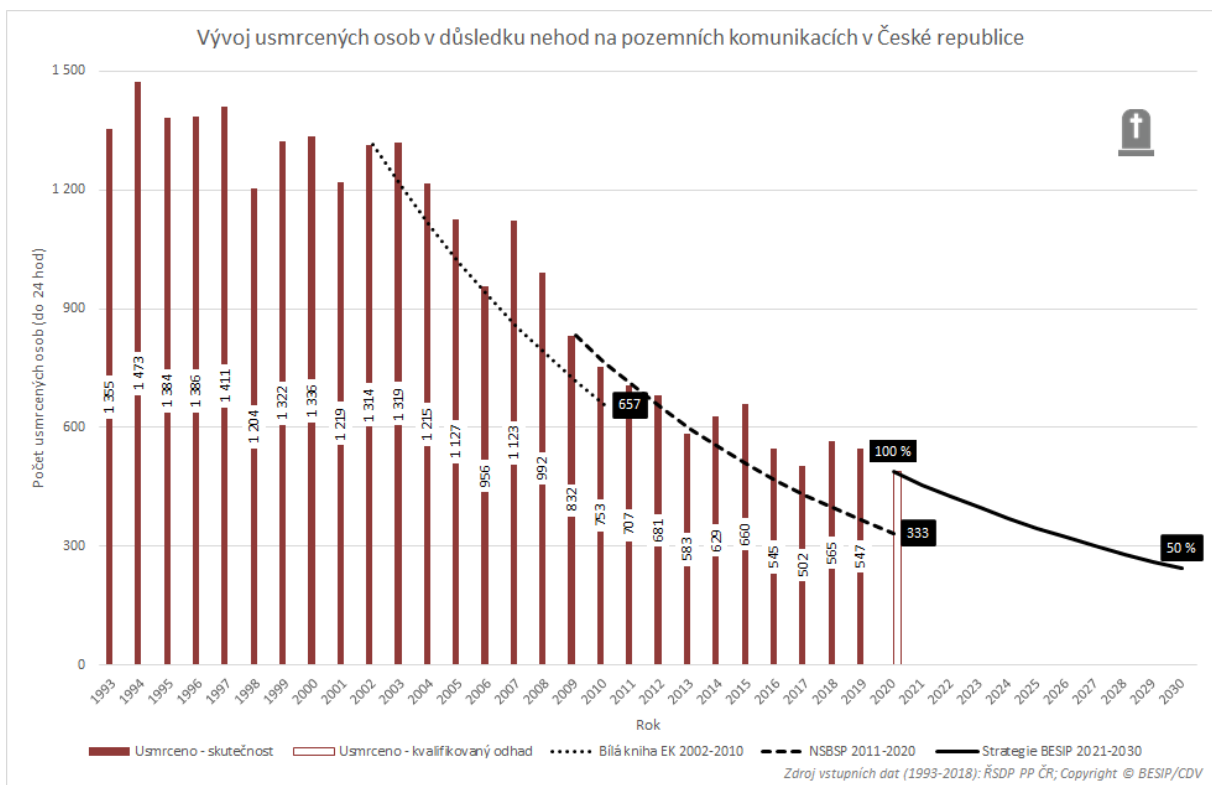
Z grafu, který srovnává jednotlivé dekády, je zřejmé postupné snižování jak smrtelných, tak závažných následků v důsledku dopravních nehod. Na základě vytyčených strategických cílů se předpokládá, že v dekádě 2021-2030 nebude v důsledku dopravních nehod usmrceno více než 3 500 a těžce zraněno více než 12 500 osob (pozn. data budou validována začátkem roku 2021).



### 2.2.2 Vývoj počtu usmrcených

ČR si v rámci dekády 2011-2020 stanovila jako první strategický cíl snížit v roce 2020 fatální následky nehod na 40 % roku 2009. Dle kvalifikovaného odhadu bude **v období 2011-2020 na pozemních komunikacích v ČR usmrceno 5 969 osob** (pozn. do 24 hod od nehody), tj. **o 987 více (+20 %) oproti předpokladu stanovenému NSBSP (4 982 usmrcených osob)**.

**Historicky nejméně osob (502) bylo v důsledku dopravních nehod usmrceno v roce 2017.** Z níže uvedeného grafu je zřejmé, že se v roce 2020 nepodaří výše uvedený předpoklad/cíl splnit. Je také zřejmé, že předpoklady NSBSP v oblasti usmrcených osob nebyly překročeny pouze v roce 2013.



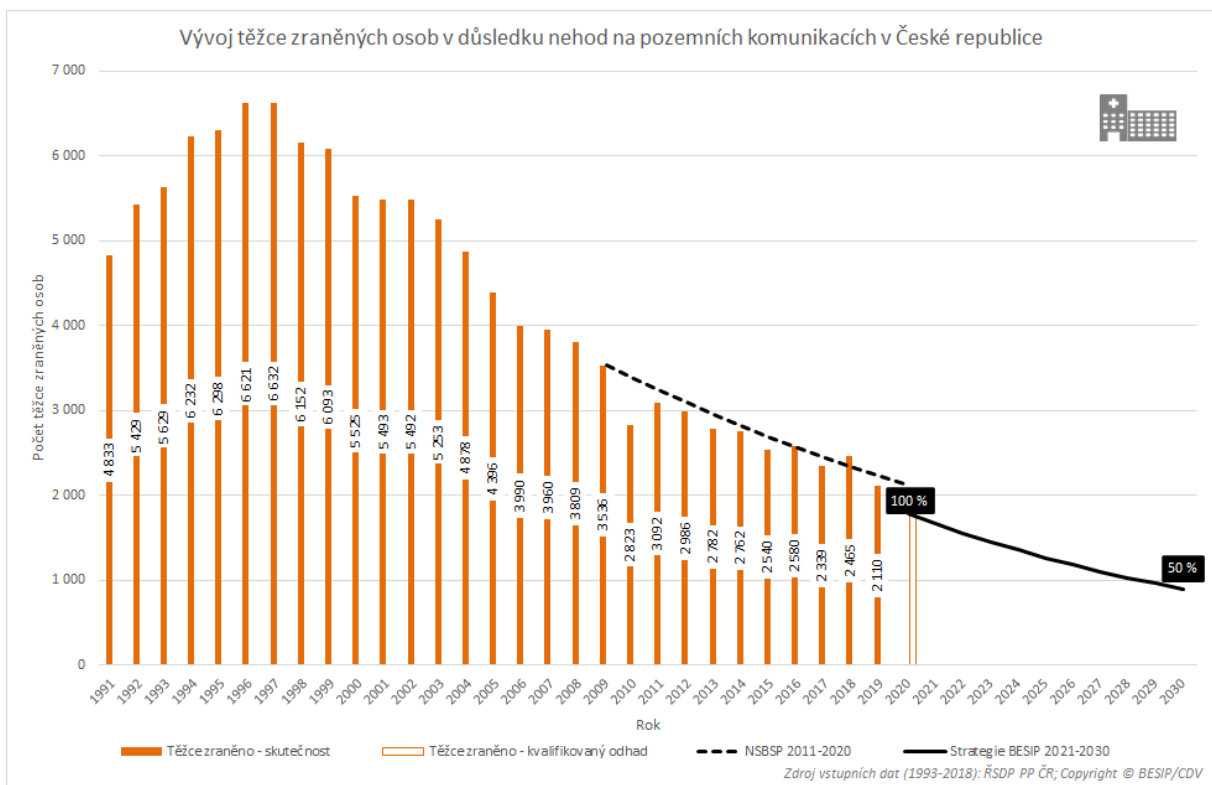
**Pro dekádu 2021-2030 v oblasti usmrcených osob si ČR stanovila strategický cíl snížení fatálních následků dopravních nehod na pozemních komunikacích o 50 %** (pozn. shodně s cílem EU a OSN).



### 2.2.3 Vývoj počtu těžce zraněných

ČR si v rámci dekády 2011-2020 stanovila jako druhý strategický cíl snížit v roce 2020 závažné následky nehod na 60 % roku 2009. Očekává se, že **v období 2011-2020 bude na pozemních komunikacích v ČR těžce zraněno 25 456 osob, zatímco NSBSP předpokládala 26 382 těžce zraněných osob, tj. o 926 méně (-3,5 %)**. Počet těžce zraněných osob tak bude v období 2011-2020 4,3x vyšší než počet osob usmrčených (pozn. v období 2001-2010 byl tento podíl 4násobný).

Z dosavadního vývoje v roce 2020 lze usuzovat, že cíl pro počet těžce zraněných v důsledku dopravních nehod se v roce 2020 podaří splnit.



Pro dekádu 2021-2030 si ČR v oblasti těžce zraněných osob stanovila strategický cíl snížení těžce zraněných osob v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích o 50 % (pozn. shodně s cílem EU).



## 2.3 Kraje

Z informací uvedených výše je zřejmé, že např. vývoj usmrčených osob v ČR do značné míry koresponduje s vývojem v EU (ve vztahu k vytýčeným předpokladům), situace v jednotlivých krajích však byla značně rozdílná.

Pro názorné srovnání byla porovnána stejná období současná a předchozí dekády (období let 2011-2019, resp. 2001-2009). **V rámci ČR došlo v uvedeném období k poklesu počtu usmrčených osob o 46,3 %, o 42,0 % pak k poklesu v oblasti těžce zraněných osob.** Ve všech krajích došlo jak k poklesu usmrčených, tak těžce zraněných osob.

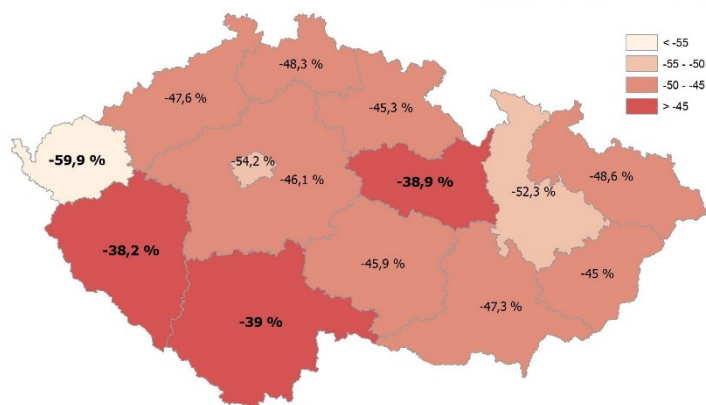
Nejzásadnější pokles fatálních následků dopravních nehod byl evidován v Karlovarském kraji (-59,9 %), hl. m. Praze (-54,2 %) a v Olomouckém kraji (-52,3 %), naopak **za nejméně uspokojivé poklesy fatalit lze označit Plzeňský kraj (-38,2 %), Pardubický kraj (-38,9 %) a Jihočeský kraj (-39,0 %).**

K nejzásadnějšímu poklesu v oblasti těžce zraněných osob došlo v Karlovarském kraji (-54,1 %), Olomouckém kraji (-53,5 %) a hl. m. Praze (-50,8 %), **za méně uspokojivé poklesy pak lze označit situaci v Jihomoravském kraji (-25,3 %), ve Zlínském kraji (-30,4 %) a také v Jihočeském kraji (-31,6 %).**

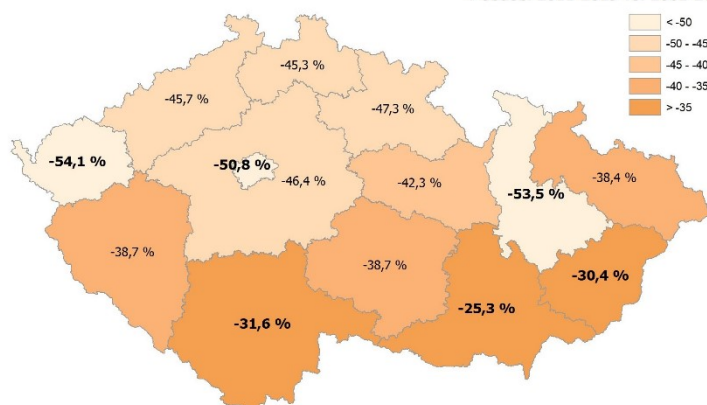
**Pro dekádu 2021-2030 si ČR v oblasti jednotlivých krajů stanovila strategický cíl snížení usmrčených a těžce zraněných osob v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích o 50 %** (pozn. v souladu s národními i evropskými cíli).

Jak ukazují analýzy následků nehod, situace v jednotlivých krajích je odlišná, každý region má svá specifika. Např. v hl. m. Praze je dlouhodobě evidován vysoký podíl závažných následků nehod s účastí chodců, jinde jsou „problémem“ motocyklisté atd., odlišné jsou také příčiny nehod. Proto je důležité, aby byla tato Strategie transponovaná do krajských a místních úrovní, kde je prostor věnovat se jednotlivým specifikům včetně konkrétních nehodových lokalit, k jejichž určení poslouží vhodná certifikovaná metoda.

**Rozdíl usmrčených osob v krajích ČR**  
v období 2011-2019 vs. 2001-2009

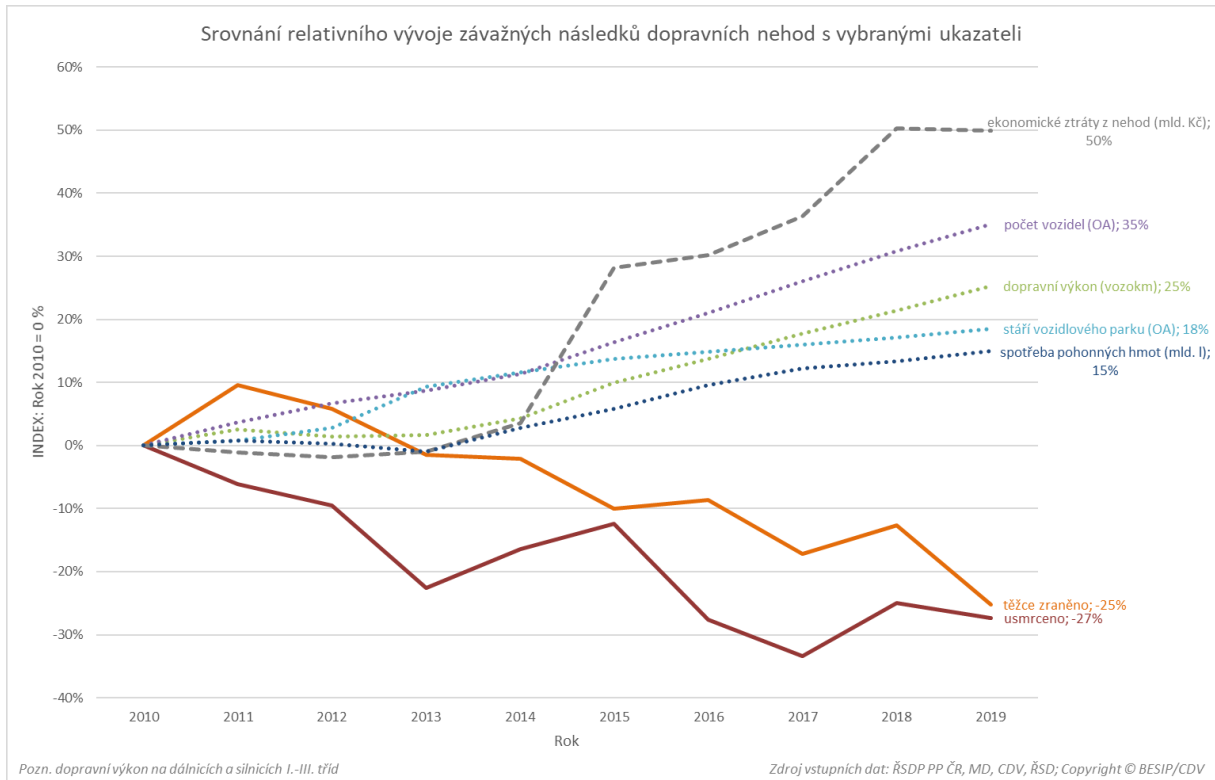


**Rozdíl těžce zraněných osob v krajích ČR**  
v období 2011-2019 vs. 2001-2009



## 2.4 Porovnání vývoje následků dopravních nehod s vybranými ukazateli

Mezi lety 2010 a 2019 došlo k 50% nárůstu ekonomických ztrát z dopravní nehodovosti, 35 % nárůstu počtu osobních vozidel, dopravní výkon vzrostl o čtvrtinu, vozový park zestárl o 18 % a spotřeba pohonných hmot vzrostla o 15 %.



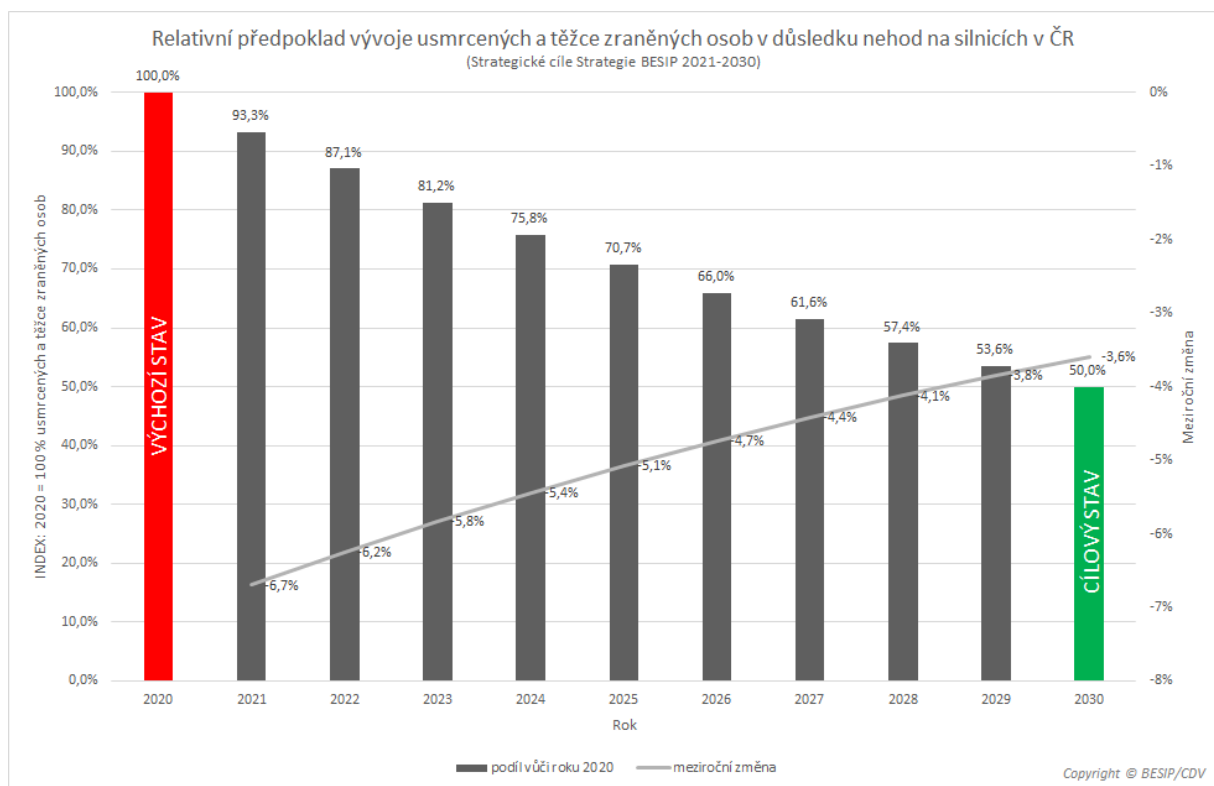
### 3. Strategické cíle

Strategickými cíli pro dekádu 2021-2030 jsou **snížení počtu usmrcených a těžce zraněných osob na pozemních komunikacích v důsledku dopravních nehod na polovinu, tzn. v roce 2030 o 50 % méně vůči roku 2020**. Taxativně uvedené předpoklady v podkapitolách níže jsou předběžné a představují mezní hodnoty, kterých je potřeba dosáhnout, aby bylo dosaženo vytýčených cílů, tj. plánované snížení o 50 %.

Strategické cíle vycházejí z mezinárodních závazků ČR (Vallettské prohlášení o bezpečnosti silničního provozu, rezoluce 74. Valného shromáždění OSN „Zlepšování celosvětové bezpečnosti silničního provozu“, EU Road Safety Policy Framework 2021-2030). Pro dosažení strategických cílů bude sledována široká škála ukazatelů, na základě jejich analýzy budou pro jednotlivé strategické pilíře definovány prioritní oblasti zájmu, oblasti, kde je nejvyšší potenciál ke snížení počtu a závažnosti dopravních nehod.

#### 3.1. Mezní hodnoty usmrcených a těžce zraněných osob

Pro dosažení strategických cílů jsou stanoveny mezní hodnoty pro jednotlivé roky, aby bylo možné monitorovat a řídit aktivity v oblasti bezpečnosti silničního provozu v průběhu celé dekády. Relativní předpoklady jsou stanoveny shodně jak pro vývoj v oblasti usmrcených, tak těžce zraněných osob – viz graf níže.



## 4. Strategické pilíře

Na základě poznatků z analytických podkladů (Příloha 2) byly identifikovány oblasti, na které bude zaměřena pozornost. Zaměření se na strategické pilíře dělí zodpovědnost mezi subjekty zapojené v aktivitách k dosažení strategických cílů. Akční plán, stanovený na dvouleté období, je obsahem samostatné Přílohy 1.



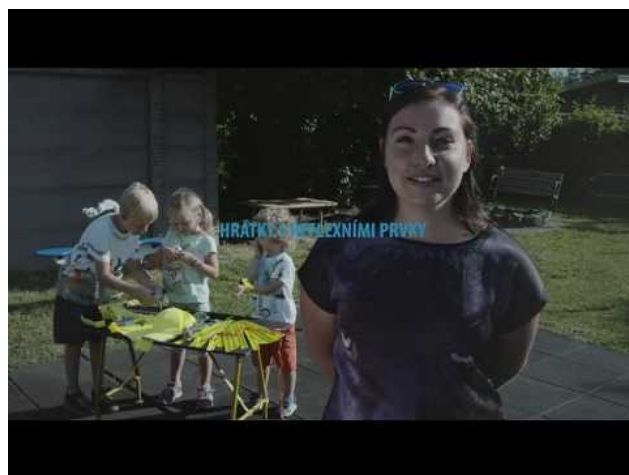
Strategické pilíře	Oblasti Akčního plánu Strategie BESIP 2021-2030	
	Prioritní *	Další
Účastníci provozu	Rychlost	Nevěnování se řízení; riziková účastníci (recidivisté); děti a mládež; stárnoucí populace; zranitelní účastníci; alkohol a jiné návykové látky; ochranné prvky
	Mladí řidiči	
Infrastruktura	Odstraňování nehodových lokalit	Srážky se stromem; železniční přejezdy; srozumitelná a předvídatelná trasa; dopravní značení; Smart Cities a C-ITS
Vozidla a technologie	Balíček opatření - pokročilé technologie	Podpora pokročilých ADAS systémů a automatizace; technický stav vozidel; čistá mobilita
Systémová opatření	Účinný dohled a vymahatelnost práva	Technické vybavení; vzdělávání; podpora bezpečného chování; ponehodová péče; kvalitní zdroje dat

\* s nejvyšším potenciálem snížení počtu závažných dopravních nehod

### 4.1 Účastníci provozu

Pro vytvoření bezpečného systému je zásadním faktorem tzv. bezpečné chování. Základy bezpečného chování se učí již děti předškolního věku od rodičů i v mateřských školách. Vzdělávání pokračuje po celý školní věk až do doby získání řidičského oprávnění. Možnosti vzdělávání široké veřejnosti jsou limitované a zpravidla se omezují na informační a osvětové kampaně.

Klíčová je tedy systematická a víceetapová dopravní výchova (vč. výcviku žáků na dětských dopravních hřištích), kvalitní příprava v autoškole a následné vzdělávání v celém průběhu řidičské praxe. Chování účastníka silničního provozu neovlivňují pouze jeho řidičské dovednosti, ale významným způsobem rovněž jeho postoje, hodnoty, informovanost, zdravotní kondice, únava či emocionální nastavení.



Ze strategického pohledu je důležité se zaměřit na změnu postojů veřejnosti tak, aby se posílilo ohleduplné chování, vzájemný respekt účastníků silničního provozu a ochrana těch





**nejzranitelnějších – chodců a cyklistů.** Je třeba si uvědomit, že mezi ně patří také děti, senioři, ženy a rodiče s kočárky, pečující osoby či osoby s omezenou schopností pohybu, orientace a komunikace. Z hlediska posilování rovnosti žen a mužů, je důležité odbourávat stereotypy, které mj. stigmatizují ženy jako špatné řidičky a posilují, resp. ospravedlňují agresivní styl jízdy mužů. Akcent na tuto skupinu účastníků silničního provozu je nutné klást také z důvodu předpokládaného rozvoje mikromobility (pozn. skladnější a bezemisní vozidla např. jízdní kola, koloběžky, vč. jejich elektrických variant atp.)

S ohledem na vytváření bezpečného systému dle VIZE NULA, je nutné klást důraz na to, **aby si lidé uvědomili, jak zranitelní v silničním provozu jsou.** V průběhu dekády 2021-2030 je vhodné směřovat edukační a osvětové aktivity ke změně postojů veřejnosti ve smyslu, že jsou zranitelní, mají být ohleduplní k ostatním. **Přijmout vlastní zodpovědnost je jedinou cestou, jak můžeme všichni bezpečně dorazit do cíle.**

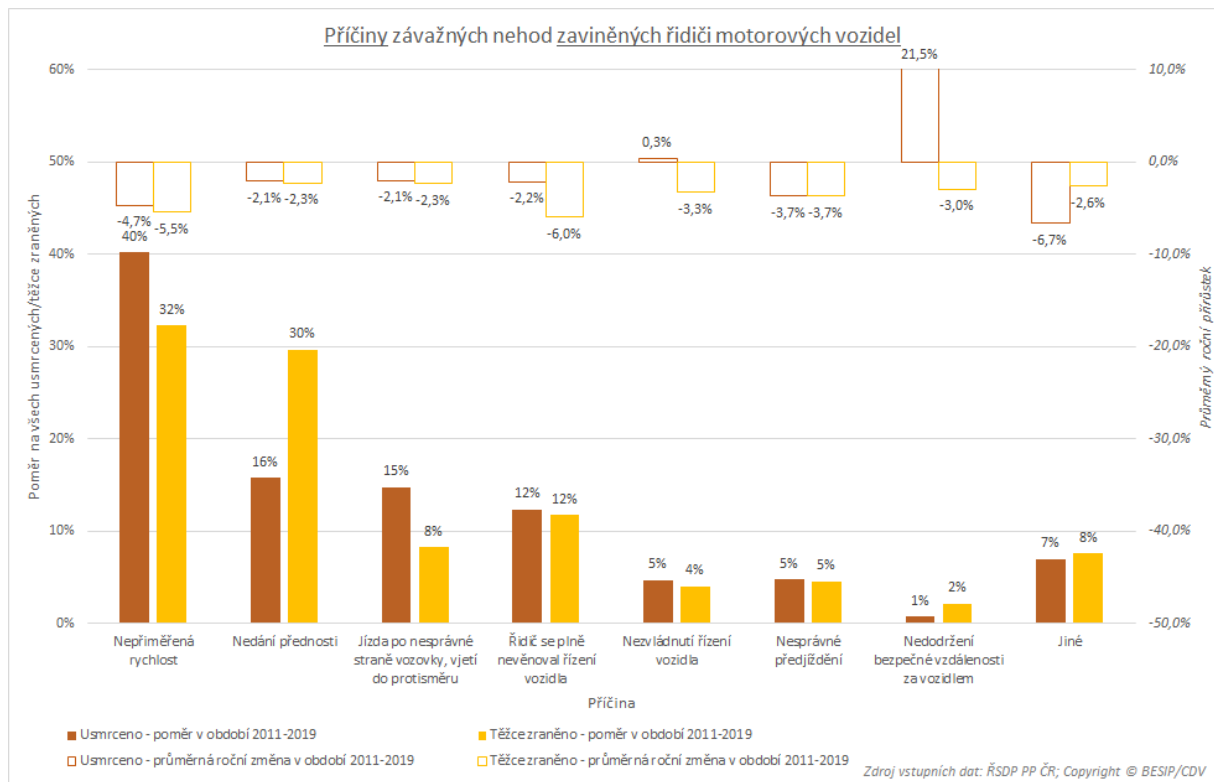
Preventivní aktivity mají nezastupitelnou roli ve vytváření bezpečného chování účastníků silničního provozu. **Zcela nezbytné ovšem je, aby je doplňovaly účinné, srozumitelné a vymahatelné právní normy, včetně efektivního a viditelného dohledu.** Tato systémová opatření jsou popsána v bodě 5.4.

#### 4.1.1 Prioritní oblast 1: Rychlost

Jako oblast s nejvyšším potenciálem snížení počtu závažných dopravních nehod byla identifikovaná nepřiměřená rychlost. **Rychlost** patří k nejvýznamnějším faktorům ovlivňujícím závažnost dopravních nehod. Mezi nejčastější spolupůsobící faktory patří mj. nesprávné vyhodnocení situace. Dopravní nehody v důsledku nepřiměřené rychlosti se často pojí rovněž s nepozorností, nezkušeností řidičů, ale také intoxikací alkoholem. Volbu rychlosti obecně může ovlivňovat řada okolností a faktorů – např. vnímání řidiče a provedení pozemní komunikace a jejího okolí.

V období let 2011-2019 bylo viníky motorových vozidel v důsledku nepřiměřené rychlosti usmrceno 40 % a těžce zraněno 32 % osob. Ačkoliv dochází k nejvýraznějšímu meziročnímu poklesu (meziročně - 4,7 % usmrcených, resp. -5,5 % těžce zraněných), platí, že **podíl nepřiměřené rychlosti na uvedených následcích nehod je dlouhodobě ze sledovaných příčin nejvyšší.**





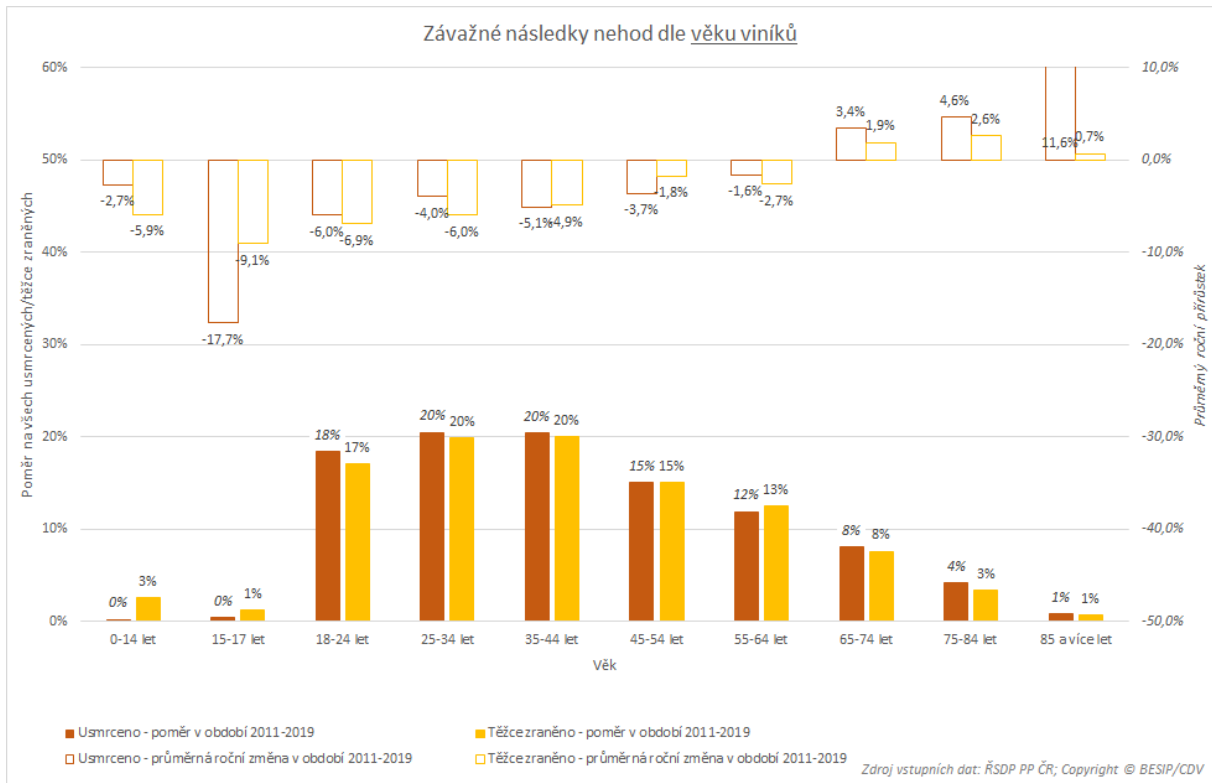
Aby bylo dosaženo strategických cílů v oblasti rychlosti, je nutné provádět následující činnosti:

- Zajistit účinný a viditelný dohled nad dodržováním rychlostních limitů.
- Rozšiřovat automatizovaný dohled (úsekové a profilové měření) v místech s častým výskytem zranitelných účastníků dopravy nebo v rizikových lokalitách, např. uzavírkách.
- Zvýšit motivaci dodržovat rychlostní limity pomocí zvýhodnění na pojištění (s využitím ISA, tzn. systému podporující dodržování rychlostních limitů).
- Provádět edukativní a osvětové aktivity ke zlepšení vnímání smyslu rychlostních limitů a zvyšování ohleduplnosti.
- Zavádět automatické systémy řízení rychlosti (ITS) na kapacitně zatížených komunikacích.
- Odstraňovat lokality, kde dochází k bodovému snížení rychlostního limitu (např. realizace podchodů místo přechodů v extravilánu, přestavba nepřehledných křižovatek).

#### 4.1.2 Prioritní oblast 2: Mladí řidiči

**Mladí řidiči** jsou riziková skupina jak nedostatkem řidičských zkušeností, tak ne vždy zodpovědným chováním, které je pro jedince v tomto vývojovém období specifické a dané jeho psychickým a sociálním vývojem. **Především u mužů v této věkové kategorii je častěji identifikována tendence k adrenalinovému/dravému způsobu jízdy nebo agresivitě.** To se také odráží ve faktorech podílejících se na vzniku nehod řidičů ve věku 18-24 let. V důsledku nedostatku zkušeností a příliš rychlé/adrenalinové jízdy chybně porozumí dopravní situaci nebo špatně vyhodnotí náročnost profilu komunikace a stav vozovky (selhání na úrovni identifikace - 43 %). HADN rovněž dokládá, že přítomnost spolujezdců stejné věkové skupiny (kamarádi/známí) zvyšuje riziko vzniku nehody u mladých řidičů.

V období let 2011-2019 bylo řidiči motorových vozidel ve věku 18-24 let usmrceno 18 % a těžce zraněno 17 % osob. Ačkoliv **podíl na uvedených následcích je dlouhodobě nejvyšší** (vzhledem k celkovému počtu řidičů v dané věkové kategorii), dochází meziročně k nejvýraznějšímu meziročnímu poklesu (meziročně -6,0 % usmrcených, resp. -6,9 % těžce zraněných).



K dosažení strategických cílů v oblasti mladých řidičů, je nutné provádět následující činnosti:

- Reformovat výcvik a zkoušku odborné způsobilosti žadatelů o řidičské oprávnění ve smyslu těsnější vazby na bezpečné chování v reálných dopravních situacích, tréninku vyhledávání zárodků nebezpečí (dynaménů) a rozvoj dopravního smyslu.
- Vzdělávat začínající řidiče ve znalostech ADAS (informační aktivity a výcvik řidičů v autoškolách).
- Omezit počet pokusů o získání řidičského oprávnění před nutným opakováním celého výcviku.
- Posílit informovanost a zodpovědnost budoucích řidičů na středních školách.
- Do edukační a osvětové činnosti zahrnout aktivity směřující k reflexi genderově stereotypního chování za volantem, zejm. potenciálně agresivní jízdy u mladých řidičů-mužů.

#### 4.1.3 Další oblasti

Vedle prioritních oblastí ovlivňujících chování účastníků silničního provozu je k naplnění Strategie nezbytné zaměřit aktivity také na další oblasti. Na jedné straně se jedná o faktory a kategorie viníků, které významně zvyšují riziko nehod s vážnými následky, na straně druhé pak o skupiny vyžadující zvláštní pozornost kvůli své zranitelnosti:

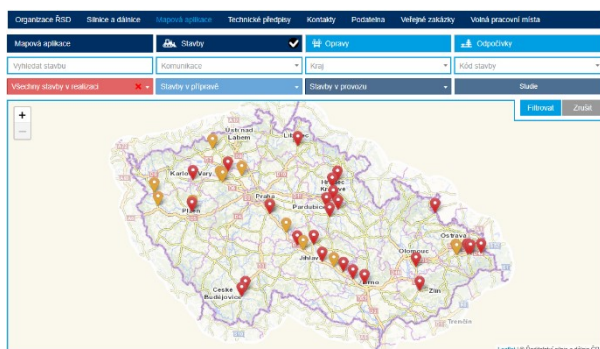
- Nevěnování se řízení.
- Riziková řidičí opakovující nejzávažnější přestupky.
- Děti a mládež.
- Stárnoucí populace.
- Zranitelní účastníci (chodci, cyklisté, motocyklisté).
- Alkohol a jiné návykové látky.
- Používání ochranných prvků (zádržné systémy vč. dětských sedaček).

S ohledem na vývoj v dopravě a automobilovém průmyslu je třeba se zaměřit také na:

- Edukaci všech účastníků silničního provozu v souvislosti s rozšířením bezpečnostních prvků do základních výbav nově vyráběných vozidel, zejména ve vztahu ke zranitelným účastníkům silničního provozu.
- Osvětové informační kampaně a prvky dopravní výchovy zaměřené na zvýšení povědomí a akceptaci automatizovaných a autonomních vozidel a systémů, nastínění problematiky etických dopravních scénářů a představení služeb a výhod, které autonomní mobilita poskytuje řidičům a spolucestujícím.
- Aktivity zohledňující rozdílné využívání dopravního prostoru ze strany žen a mužů.

## 4.2 Infrastruktura

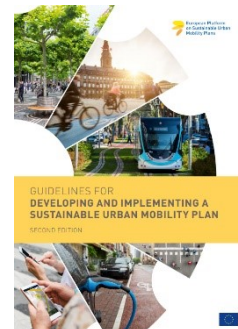
**Silniční infrastruktura ČR patří hustotou sítě k předním zemím Evropy.** Celková délka silniční sítě v ČR činí 55 769 km, avšak **dálniční síť tvoří pouze 1 276 km (2,3 %)**. Zbylou část dopravní infrastruktury dále doplňuje 5 826 km silnic I. třídy (10,4 %), 14 585 km silnic II. třídy (zajišťují dopravní spojení mezi okresy; 26,2 %) a 34 081 km silnic III. třídy (vzájemně spojující obce nebo jejich napojení na ostatní pozemní komunikace; 61,1 %). Mimo to silniční infrastrukturu doplňují místní komunikace (uliční síť) a účelové komunikace (lesní a polní cesty) v celkové délce cca 75 tis. km.



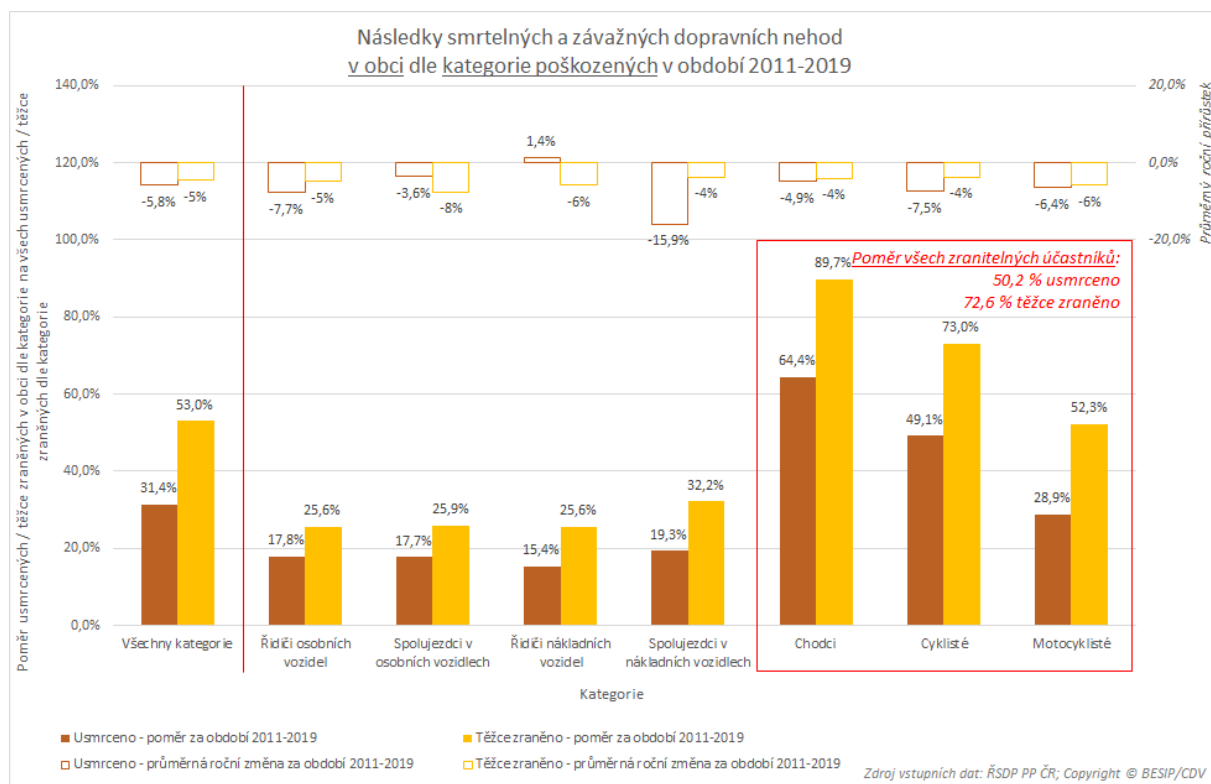
**Nejvíce osob bylo usmrceno na silnicích I. tříd, následovaly silnice II., resp. III. tříd.** Relativní překročení vytýčeného cíle v oblasti usmrcených osob bylo na všech uvedených druzích komunikací překročeno v období 2012-2019 obdobně (pozn. v rozmezí 15-17 %). **Z pohledu plnění NSBSP lze hodnotit místní komunikace jako jednoznačně nejhorší – v oblasti usmrcených osob byl předpoklad překročen o 66 %, u těžce zraněných pak o 31 %.**



**Rozvoj pozemních komunikací v zastavěném území je nutné zaměřit na rozvoj infrastruktury pro nemotorovou a hromadnou dopravu dle zásad udržitelného rozvoje** uvedených v evropské Metodice pro plány udržitelné mobility [17], Metodice pro přípravu plánů udržitelné městské mobility měst ČR schválené MD, či připravovaného dokumentu Koncepte městské a aktivní mobility (pozn. navazuje na Národní strategii rozvoje cyklistické dopravy ČR 2013-2020, tzn. metodická pomůcka pro zpracování plánů udržitelné městské mobility do podmínek jednotlivých samospráv). Kromě přímých dopadů na bezpečnost silničního provozu má aktivní mobilita další pozitivní dopady na zdraví obyvatel.



Zvyšování podílu nemotorové dopravy ve městech vede k omezení počtu motorových vozidel, snižování rychlostí, a tím i k poklesu počtu závažných dopravních nehod. V letech 2011–2019 bylo v obcích usmrceno 1 702 osob (tj. 31,4 % všech usmrčených v silničním provozu) a 12 534 (53,0 %) osob těžce zraněno. **Polovina usmrčených a téměř tři čtvrtiny těžce zraněných v obcích byli zranitelní účastníci dopravy, především chodci a cyklisté.**



Dle evropské Metodiky pro plány udržitelné mobility je **zajištění bezpečnosti zranitelných účastníků dopravy kritickou výzvou pro zajištění změn v dopravním chování**. Výstavba cyklistické infrastruktury, širší chodníky, rozšiřování pěších zón v centrech měst, zklidněných zón v rezidenčních oblastech a dohled nad dodržováním rychlostních limitů je základem zvyšování bezpečnosti provozu ve městech. V následujícím období, tak jako v jiných zemích EU, by se měla stát standardní součástí plánování cyklistické infrastruktury spolupráce s neziskovým sektorem, který umožňuje bezprostřední kontakt s veřejností a reflektování jejích zájmů.

S ohledem na vysoký podíl motorové dopravy na závažných nehodách, při nichž umírají nebo jsou těžce zraněni chodci a cyklisté, je orientace měst na podporu cyklodopravy a obecně nemotorové dopravy trendem, který jednoznačně přispívá ke zvýšení kvality života ve městech včetně vytváření bezpečnějšího dopravního prostoru. **Zaručit bezpečnost cyklistů je možné především systematickým budováním infrastruktury, která umožní v co největší míře oddělit cyklodopravu od motorových vozidel a nabídne cyklistům atraktivní způsob přepravy v městském prostoru.**

Cyklodoprava musí být zahrnuta do územního plánování od počátečních prověřovacích studií záměru, tak aby nebyla opomíjena při rozvoji městské infrastruktury. Rovněž při rekonstrukcích a novostavbách pozemních komunikací v extravilánu je žádoucí integrovat do projektové přípravy bezpečné řešení pohybu cyklistů a chodců a odstraňovat bariéry pro tyto skupiny účastníků silničního provozu.

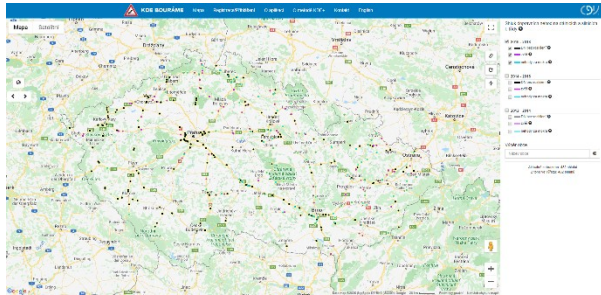
Pokud jde o stávající síť komunikací, bezpečný prostor pro pohyb v městech a obcích je podmíněn tzv. zklidňováním dopravy. To je nezbytné realizovat zejména na průtazích silnic obcemi, v městských centrech a obytných oblastech. Klíčové je přitom bezpečné uspořádání dopravního prostoru, a to nejen prostřednictvím dopravního značení. Konkrétní nástroje pro zklidňování dopravy jsou dány v rámci technických podmínek. Koncepční přístup k podpoře cyklodopravy je podrobněji definován v Konceptu městské a aktivní mobility pro období 2021-2030.

Vedle samotného uspořádání komunikace je podmínkou snižování nehodovosti také bezpečné, ohleduplné a předvídatelné chování účastníků silničního provozu, a to nejen řidičů motorových vozidel, ale ve stejné míře i cyklistů a chodců. Spolu s narůstajícím podílem nemotorové dopravy na městské mobilitě je nezbytné, aby tato skupina účastníků silničního provozu, dodržovala pravidla silničního provozu a pohybovala se na komunikacích čitelně a ohleduplně k ostatním. **Na bezpečné sdílení dopravního prostoru mezi jednotlivými kategoriemi účastníků (řidiči, chodci, cyklisté, motocyklisté) by se měly zaměřit preventivní osvětové aktivity.**



#### 4.2.1 Prioritní oblast 3: Odstraňování nehodových lokalit

Vzhledem k využívání lokalizace nehod pomocí GPS (od roku 2007) je možné pro identifikaci nehodových lokalit využívat pokročilé statistické metody. Tyto metody zároveň umožňují řazení lokalit podle kolektivního rizika a stanovení priorit pro jejich odstranění.



Např. na základě analýzy metodou KDE+ (<http://kdeplus.cz>) bylo na silnicích I., II. a III. tříd v extravilánu identifikováno celkem 8 227 shluků dopravních nehod. Z celkového počtu nehod bylo **přes 40 % těchto nehod obsaženo ve shlucích, které tvořily pouze necelá 3 % délky silniční sítě**. Je zřejmé, že odstranění nehodových lokalit má výrazný potenciál předcházet závažným následkům dopravních nehod.

Uvedená metoda se stala základem pro stejnojmenný software a GIS toolbox. Software, vyvinutý CDV, je aktuálně využíván v přibližně 50 zemích světa, nehodové lokality byly identifikovány např. v těchto zemích: Švédsko, Španělsko, USA, Francie, Slovensko, Maďarsko, Polsko, Izrael, Finsko, Norsko, Německo, Slovinsko, Chorvatsko, Belgie, Estonsko, Dánsko, Litva a další.

K dosažení strategických cílů je v této oblasti potřeba provádět tyto činnosti:

- Transponovat Směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1936. [18]
- Realizovat opatření v nehodových lokalitách identifikovaných vhodnou certifikovanou metodou.
- Realizovat plán financování odstraňování nehodových lokalit.
- Realizovat opatření v nehodových křižovatkách (zejména přestavby).

#### 4.2.2 Další oblasti

K dosažení strategického cíle se doporučují i další aktivity směřující ke snížení počtu nehod a rizik vážných následků dopravních nehod:

- Předcházet srážkám se stromy.
- Zpracovávat plány udržitelné městské mobility a realizovat opatření a stavební úpravy vedoucí ke zvýšení podílu nemotorové dopravy ve městech.
- Rozšiřovat dálniční síť ČR a množství obchvatů zejména na silnicích I. třídy.
- Zvyšovat zabezpečení železničních přejezdů.
- Realizovat stavby a informační služby na dopravní síti v souladu s filozofií srozumitelné a předvídatelné trasy.
- Sjednotit dopravní značení (např. jednotné rychlostní limity u přechodu pro chodce mimo obec, označování míst častých/závažných dopravních nehod apod.).
- Uplatňování konceptu Smart Cities.
- Optimalizovat osvětlení, nepřesvětlovat úseky a zamezit oslnění účastníků provozu i úniku světla do přilehlého prostoru, který není určen k osvětlení.
- Zavádět kooperativní inteligentní dopravní systémy (C-ITS) na silniční a dálniční síti ČR.



- Zajistit pokrytí mobilní sítí 4G/5G za podmínek zajištění dlouhodobých servisních podmínek provozovatele služby.
- Využívat digitální mapy k identifikaci rizikových míst, k analytice nad prostorovými daty a k vyhodnocování opatření k zabránění vzniku nehod.
- Fyzicky oddělovat motorovou dopravu od ostatní dopravy u komunikací s rychlostním limitem vyšším než 50 km/h (výstavba cyklostezek jako alternativních tras stávajících komunikací).
- Přetvářet dopravní prostor tak, aby byl v souladu s vyžadovaným chováním.
- Budovat odpočívky a revitalizovat vybrané uzavřené odpočívky.

Oblast zavádění kooperativních inteligentních dopravních systémů (C-ITS) v členských státech EU je jednou z priorit Evropské komise pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu, resp. snížení nehodovosti a v důsledku toho snížení počtu usmrcených a zraněných. Dle studie Evropské komise zaměřené na hodnocení dopadu zavádění C-ITS v období 2021-2030 (Support study for Impact Assessment of Cooperative Intelligent Transport Systems, MOVE/B4/2016-239) budou členské státy EU prostřednictvím služeb C-ITS poskytovat účastníkům silničního provozu důvěryhodné informační a varovné zprávy v reálném čase. Cílem je snížit nehodovost v důsledku nepozornosti nebo nepříznivých klimatických podmínek. Z hlediska rozsahu silniční sítě pokryté službami C-ITS byly jako klíčové vymezeny následující oblasti/situace:

- S vysokým rizikem kolize s jiným vozidlem (osobním vozidlem, vlakem, tramvají aj.).
- Kdy se blíží vozidlo složky integrovaného záchranného systému.
- Kdy se provádí silniční práce nebo údržba.
- Kdy došlo k prudkému brzdění vozidla v okolí ve směru jízdy.
- S parametry vozovky, kterým je nutné přizpůsobit jízdu (náledí, nerovnosti na vozovce, prudká zatáčka, stoupání atd.).
- Dopravní kongesce aj.

Díky prvkům C-ITS budou mít řidiči během jízdy včasnou informaci nebo varovnou zprávu o mimořádných událostech, ke kterým se blíží a na které mohou mít velmi krátkou reakční dobu pro přizpůsobení jízdy, a to zejména při zhoršených povětrnostních podmínkách (prudké sněžení, srážky, náledí atd.). To bude mít pozitivní dopad na snížení počtu nehod a počet usmrcených a zraněných.

Očekává se, že rozsah a pokrytí silniční sítě službami C-ITS v ČR i v dalších členských státech EU se po roce 2025 dostane na takovou úroveň, že jejich využívání účastníky silničního provozu sníží nehodovost a počet úmrtí v silniční dopravě v EU o 4-6 %.

V ČR již byla realizována pilotní ověření zavádění C-ITS v národních podmínkách a v rámci projektu C-Roads Czech Republic bude do konce roku 2022 pokryta část dálniční sítě a městské silniční sítě službami C-ITS. Výsledky tohoto projektu budou využity pro další rozvoj C-ITS v ČR podporovaný z OPD 3 a IROP v programovém období 2021-2027.





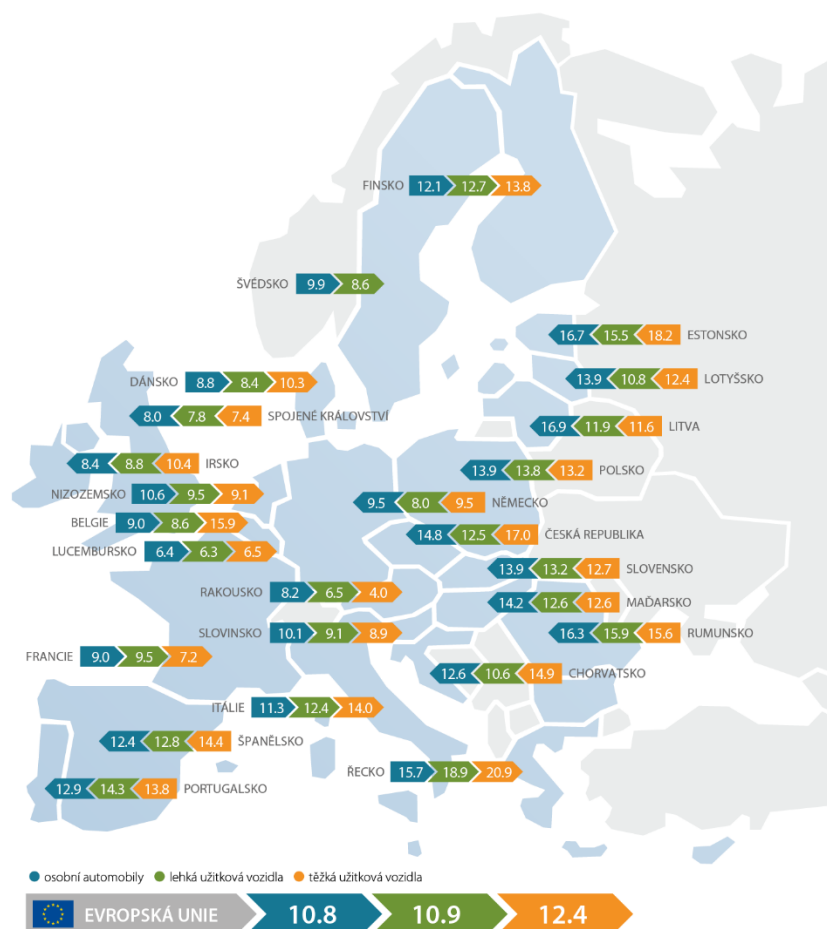
### 4.3 Vozidla a technologie

**Průměrné stáří osobních automobilů**, kterých je registrováno více než 6 milionů, se v 2. Q roku 2020 zvýšilo na 15,11 roku. Na tomto růstu se významně podílí i skladba dovážených ojetých vozidel, z nichž je více než 50 % starších 10 let.

Průměrné stáří osobních automobilů v rámci vozidlového parku Evropské unie bylo 10,8 let dle dostupných údajů z roku 2018, **vozidlový park v ČR byl s průměrným stářím 14,8 let o více než třetinu starší.**

Průměrné stáří vozidlového parku (2018)	Evropská unie	Česká republika		
		Let	Rozdíl	
<b>Osobní automobily</b>	10,8	<b>14,8</b>	4,0	37,0%
<b>Lehká užitková vozidla (do 3,5 t)</b>	10,9	<b>12,5</b>	1,6	14,7%
<b>Těžká užitková vozidla (nad 3,5 t)</b>	12,4	<b>17,0</b>	4,6	37,1%
<b>Autobusy (nad 3,5 t)</b>	11,4	<b>14,5</b>	3,1	27,2%

Srovnání průměrného stáří vozidlového parku v jednotlivých zemích EU je k dispozici níže, **ve všech zemích sousedících s ČR bylo průměrné stáří osobních vozidel nižší než v ČR.** [14]



#### 4.3.1 Prioritní oblast 4: Balíček opatření – pokročilé technologie

Členské země EU schválily seznam bezpečnostních opatření, která budou od 6. července 2022 součástí povinné výbavy vozidel. Jedná se o [nařízení EU 2019/2144](#). [15] Pokročilé technologie zabraňující následkům dopravních nehod na životech a zdraví se stanou standardem pro všechna nově vyráběná vozidla (doposud k dispozici pouze u některých modelů, většinou jako příplatková výbava). Zavedení uvedených opatření by mohlo představovat **největší pokrok v oblasti bezpečnosti silničního provozu v Evropě od zavedení bezpečnostního pásu**.

Součástí opatření je:

- Vyspělý systém **nouzového brzdění** (osobní vozidla); systém, který dokáže automaticky detekovat možnou srážku a aktivovat brzdový systém vozidla a zpomalit vozidlo s cílem zabránit srážce nebo ji zmírnit.
- Usnadnění montáže **alkoholového imobilizéru** (osobní vozidla, dodávky, nákladní vozidla, autobusy); standardizované rozhraní, které usnadňuje pozdější montáž alkoholových imobilizérů do motorových vozidel.
- Upozorňování na **ospalost a nedostatek pozornosti** řidiče (osobní vozidla, dodávky, nákladní vozidla, autobusy); systém, který analýzou systémů vozidla posuzuje řidičovu pozornost a v případě potřeby jej upozorňuje.
- Vyspělé upozorňování na **rozptýlenost řidiče** (osobní vozidla, dodávky, nákladní vozidla, autobusy); systém, který je schopen napomáhat řidiči v tom, aby věnoval pozornost dopravní situaci, a upozornit jej, pokud je rozptýlen.
- **Zapisovač údajů o události** (osobní vozidla a dodávky); systém, jehož jediným účelem je zaznamenávat a uchovávat kritické parametry a informace týkající se vozidla krátce před srážkou, v jejím průběhu a bezprostředně po ní.
- Signál **nouzového brzdění** (osobní vozidla, dodávky, nákladní vozidla, autobusy); funkce světelné signalizace signalizující ostatním účastníkům silničního provozu za vozidlem, že ve vztahu k převažujícím silničním podmínkám působí na vozidlo velká zpomalovací síla.
- **Zlepšené bezpečnostní pásy** – zkouška nárazu čelní ochrany cestujících v celé šířce (osobní vozidla, dodávky).
- **Bezpečnostní sklo – rozšíření zóny v případě nárazu hlavy chodce nebo cyklisty** (osobní vozidla, dodávky).
- Inteligentní **regulace rychlosti** (osobní vozidla, dodávky, autobusy); systém, který řidiči pomáhá udržovat rychlost odpovídající podmínkám provozu na silnici tím, že mu poskytuje specifickou a náležitou zpětnou vazbu.
- Systém varování při **vybočení z jízdního pruhu** (osobní vozidla, dodávky); systém, který upozorňuje řidiče, že vozidlo vybočuje z jízdního pruhu.
- **Ochrana cestujících v případě bočního nárazu** (osobní vozidla, dodávky).
- **Reverzní kamera nebo detekční systém** (osobní vozidla, dodávky, nákladní vozidla, autobusy).
- Systém **monitorování tlaku v pneumatikách** (dodávky, autobusy); systém, který vyhodnocuje tlak v pneumatikách nebo jeho kolísání a během jízdy předává odpovídající informace uživateli.
- **Zjišťování a varování před zranitelnými účastníky silničního provozu** v přední a boční části vozidla (nákladní vozidla, autobusy).



- **Zlepšení přímého výhledu z pozice řidiče** na zranitelné účastníky silničního provozu (nákladní vozidla, autobusy).

Opatření jsou součástí tzv. třetího balíčku pro mobilitu, který obsahuje nové standardy pro bezpečnější vozidla, aktualizovaná pravidla pro bezpečnou silniční infrastrukturu a strategii pro autonomní způsob přepravy. Postupné nasazování automatizovaných a autonomních vozidel do provozu, za dodržení všech požadavků na bezpečnost jejich uživatelů i dalších účastníků silničního provozu, má velký potenciál přispět ke snížení nehodovosti. Autonomní mobilita představuje ve střednědobém horizontu významný trend v dopravě, který bude dále rozvíjen na národní i evropské úrovni, a to s akcentem na zvyšování bezpečnosti provozu a jeho účastníků.

Je třeba zdůraznit, že správná funkčnost zmíněných systémů je úzce svázána s bezvadným technickým stavem pozemních komunikací včetně odpovídající údržby a rovněž bezvadným vodorovným i svislým dopravním značením. V opačném případě může být funkce těchto systémů kontraproduktivní.

#### 4.3.2 Další opatření

V oblasti vozidel je nutné zajišťovat i další aktivity:

- Návaznost rozvoje čisté mobility na bezpečnost.
- Podporovat nasazování pokročilých ADAS systémů, např. při bonusech na pojištění.
- Výzkum bezpečnostních prvků vozidel.
- Zajištění podmínek pro komplexní vyšetřování dopravních nehod prostřednictvím HADN.
- Výzkum a vývoj v oblasti automatizace a alternativních paliv ve vztahu k BESIP.
- Podporovat obnovu vozidlového parku (resp. snížení průměrného stáří vozidlového parku)
- Kontrolovat technický stav vozidel

#### 4.4 Systémová opatření

Povinnosti účastníka provozu na pozemních komunikacích definuje zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů. Dalším významným zákonem je zákon č. 247/2000 Sb., o získávání a zdokonalování odborné způsobilosti k řízení motorových vozidel a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Principy i sankce za jejich porušení musí reflektovat situaci ve společnosti, proto je důležité tyto i další související zákony a vyhlášky podrobit revizím a aktualizacím.

V reálném provozu na dodržování pravidel silničního provozu dohlíží zejména PČR a obecní policie. **Vysoká míra dohledu v silničním provozu je klíčová z pohledu snižování počtu dopravních nehod.**

##### 4.4.1 Prioritní oblast 5: Účinný dohled a vymahatelnost práva

Vymáhání respektování práva (enforcement) je jedním ze souborů opatření ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. V českém prostředí není bohužel dostatek studií, zaměřených na účinnost enforcementu; následující informace proto pochází z mezinárodních meta-analýz<sup>1</sup> (statistická syntéza výsledků více studií). Nejvíce studií se zaměřilo na jízdu nepřiměřenou rychlostí a jízdu pod vlivem alkoholu nebo návykových látek. Většina studií byla provedena v USA.

<sup>1</sup> *The Handbook of Road Safety Measures* (Elvik et al., 2009)



- U enforcementu rychlosti byl zjištěn pozitivní vliv – snížení počtu nehod, především u automatizovaného měření (16% redukce a to především smrtelných nehod).
- Účinné jsou také kontroly jízdy pod vlivem alkoholu a návykových látek (cca 15-20% snížení počtu nehod).
- Enforcement používání bezpečnostních pásů je také účinný: byl zjištěn nárůst v poutání až o 20 %.

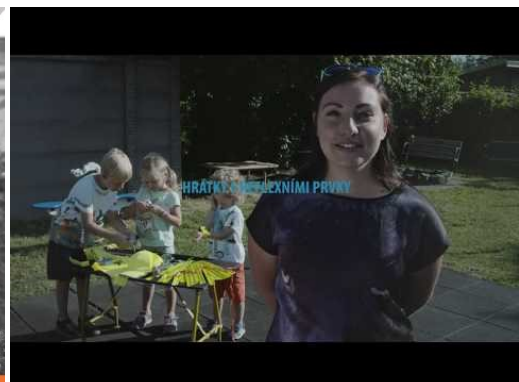
V rámci dosažení strategických cílů je nutné se zaměřit zejména na následující:

- Zvyšovat viditelný policejní dohled se zaměřením na rychlost, alkohol a návykové látky, nebezpečné předjíždění, nevěnování se řízení, chování chodců, cyklistů a motocyklistů, používání zádržných systémů.
- Zvyšovat vymahatelnost nedoplatků pravomocných pokut za dopravní přestupky.
- Zvyšovat počet automatizovaných technických prostředků bez obsluhy k dokumentaci a vyřizování závažných porušování pravidel silničního provozu.
- Z důvodu zefektivnění a vyšší transparentnosti vymahatelnosti práva zavést elektronické příkazní bloky.

#### 4.4.2 Další oblasti

Kromě dohledu a vymahatelnosti práva je nutné se zaměřit i na další aktivity systémové aspekty, které přispívají k naplnění cílů Strategie:

- Kvalitu a množství technického vybavení.
- Zkvalitňování ponehodové péče.
- Plnění aktivit strategie jednotlivými subjekty.
- Evidování všech údajů o těžce zraněných, jejichž příčinou byla dopravní nehoda, v informačním systému Ministerstva zdravotnictví podle klasifikace MAIS3+ a předávání těchto údajů v elektronické podobě Policii ČR za účelem evidence dopravních nehod a mezinárodního srovnání dat; zpřístupnit rozsah zranění dle MAIS3+ ŘSDP pro účely statistiky dopravních nehod.
- Výzkum přispívající ke zvyšování bezpečnosti silničního provozu.
- Zajištění zdrojů dat pro zjišťování vztahů v rámci ukazatelů bezpečnosti a výzkumu.
- Kvalitu a množství technického vybavení pro výkon dohledu na pozemních komunikacích.
- Funkční koordinace aktivit BESIP podle stanovených priorit, včetně jejich financování.



## 5. Klíčové ukazatele

Analýza klíčových ukazatelů nehodovosti přináší poznatky o chování účastníků silničního provozu a vlivu infrastruktury a vozidla na bezpečnost silničního provozu (zaměření Evropských ukazatelů (KPI)) a v případě ČR také o příčinách nehod a jejich vinících.

### 5.1 Evropa

EU pro dekádu 2021-2030 definovala **8 klíčových ukazatelů (KPI)** [13], které budou vyhodnocovány ve všech členských zemích.

#### 5.1.1 Rychlost

**Přibližně u třetiny smrtelných dopravních nehod je přispívajícím faktorem nepřiměřená nebo vysoká rychlost.** Výzkumy dokládají, že **riziko vzniku dopravní nehody je v případě překročení rychlostního limitu 12,8krát vyšší.** S vyššími rychlostmi je spjato také vyšší riziko vzniku vážných zranění. ETSC na základě výsledků výzkumu spočítala, že **pokud by průměrná rychlost na všech evropských silnicích poklesla o 1 km/h, snížil by se počet úmrtí o více než 2 200.** Jak dokládají výstupy z HADN, nepřiměřená rychlost je jednou z nejčtetnějších příčin nehod agresivních (a adrenalinových, resp. dravých) řidičů. Řidiči, kteří pravidelně tendují k rychlé jízdě, také častěji porušují i další pravidla silničního provozu.

Pro sledování míry dodržování rychlostních limitů bude s ohledem na rozdíly mezi rychlostními limity v jednotlivých členských státech využito objektivní pozorování.

Definovaný KPI: **Procento vozidel nepřekračujících rychlostní limit.**

#### 5.1.2 Bezpečnostní pásy

**Používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů je základním prvkem pasivní bezpečnosti.** Značná část vážně zraněných účastníků nehod vůbec nepoužila nebo nesprávně použila bezpečnostní pás nebo dětský zádržný systém. Na základě údajů z evropské databáze CARE lze odhadnout, že používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů by v rámci EU zachránilo ročně cca 5 700 životů. Datová základna HADN dokládá, že nepoužívání pásu ovlivňuje např. pohlaví (častěji se nepoutají muži), požití alkoholu, denní doba (nepoužívání pásu je čtetnější v noci), negativní vzor (ať už řidiče nebo ostatních cestujících ve vozidle), pozice ve vozidle (pásy častěji nepoužívají cestující vzadu). Zejména nepřipoutaní cestující vzadu neohrožují pouze sebe, ale také ostatní cestující.



Definovaný KPI: **Procento cestujících ve vozidle, kteří správně používají bezpečnostní pás nebo dětský zádržný systém.**



### 5.1.3 Ochranné vybavení

Využívání helem motocyklisty a ochranných přileb cyklisty je často uváděno jako základní prvek pasivní ochrany. Jejich používání může do značné míry snížit riziko smrtelného zranění. Zvýšení procenta používání helem motocyklisty na 100 % by v EU mělo zachránit život 206 motocyklistům ročně. Prokázán byl rovněž pozitivní vliv cyklistických přileb, udává se, že **používání přileb může přinést až 65 % pokles smrtelných zranění a 69 % pokles vážných zranění**. Jak vyplývá z HADN, pokud měl cyklista při nehodě přilbu, došlo ke zranění hlavy u 27 % případů. Pokud přilbu nepoužil, došlo ke zranění hlavy ve více než polovině případů.

Definovaný KPI: **Procento jezdců na motocyklu a jízdním kole s ochrannou přilbou.**

### 5.1.4 Alkohol

S ohledem na limitace sběru dat a variabilitu v metodách testování využívaných v jednotlivých státech EU není definován KPI týkající se drog, ale pouze alkoholu. Řidič pod vlivem alkoholu tenduje častěji k rizikovému chování a porušování dalších pravidel silničního provozu. Na vzorku nehod analyzovaných v rámci činnosti HADN je patrná čtyřikrát vyšší pravděpodobnost nepoužití bezpečnostního pásu řidičem, pokud u řidiče byla zjištěna přítomnost alkoholu.

**Jízda pod vlivem alkoholu patří k častým hlavním faktorům přispívajícím ke vzniku vážných nehod. Odhaduje se, že alkohol se v EU podílí na 25 % všech úmrtí na silnicích.** Preferovanou metodou sběru dat je náhodné testování hladiny alkoholu v krvi.

Definovaný KPI: **Procento řidičů, kteří nepřekračují zákonný limit obsahu alkoholu v krvi (BAC).**

### 5.1.5 Distrakce (rozptýlení pozornosti)

Distrakce řidičů je považována za rizikový faktor z hlediska dopravní nehodovosti. **Jak vyplývá z HADN, je distrakce nejčtenější příčinou nepozornosti řidičů. Obdobně také zahraniční výzkumy udávají, že je distrakce přispívajícím faktorem vzniku přibližně 20 % dopravních nehod** (pozn. rozptyl 10-30 % v důsledku rozdílné metodologie v jednotlivých zemích a také rozdílným výchozím datům). Na technické úrovni jsou zaváděna opatření, která mají eliminovat tato rizika – např. vybavení vozidel systémy pro detekci únavy a distrakce pozornosti řidiče. Pozornost řidičů je ovlivňována nejen mobilními telefony, ale také elektronickými systémy integrovanými do vozidel. **Riziko vzniku nehody se zvyšuje 12,2krát při vytáčení telefonního čísla a 6,1krát při psaní textových zpráv.**

Zejména s ohledem na zvyšující se používání mobilních zařízení, zejména chytrých telefonů a textových aplikací bylo navrženo jako KPI indikující rozptýlení pozornosti řidičů právě využívání mobilních telefonů. Z HADN vyplývá, že tendence používat mobilní zařízení během běžné jízdy klesá s rostoucím věkem. Častěji mobilní telefon během řízení používají řidiči s vyšším ročním nájezdem kilometrů. Typický řidič využívající mobilní telefon během řízení hodnotí své řidičské schopnosti jako výborné a tenduje k riskantnějšímu jízdnímu stylu.

Definovaný KPI: **Procento řidičů, kteří při jízdě NEDRŽÍ mobilní zařízení.**



### 5.1.6 Bezpečnost vozidel

Na zvyšování bezpečnosti vozidel měla v posledních desetiletích EU velký vliv, zejména prostřednictvím nařízení (General Safety Regulation, Pedestrian Safety Regulation), která obsahují povinné požadavky na bezpečnost vozidel prodávaných v EU. Inovace v technologii vozidel mohou pomoci zmírnit závažnost následků nehod (prvky pasivní bezpečnosti jako bezpečnostní pásy, airbagy apod.) a snížit pravděpodobnost vzniku střetu (prvky aktivní bezpečnosti jako automatické nouzové brzdění apod.). I přes progres v oblasti bezpečnosti vozidel by nicméně výrobci měli být dále povzbuzováni k dalšímu vývoji a splňovat bezpečnostní standardy testované zejména hodnocením Euro NCAP. **Výzkumy dokládají, že u vozidla s 5 hvězdičkami je pravděpodobnost vzniku smrtelného zranění o 68 % nižší a o 23 % nižší riziko vážného zranění než u 2-hvězdičkových vozidel.** Nezbytné jsou rovněž pravidelné kontroly technického stavu.



V souladu s novým nařízením EU o rozšíření povinné výbavy vozidla o moderní bezpečnostní asistenční prvky (jako např. ISA, systém nouzového udržování jízdních pruhů) je odhadováno, že se podaří zachránit v členských zemích EU 7 300 životů a předejde se 38 900 těžkých zranění. Všechna nová vozidla budou muset být také vybavena záznamníkem událostí (EDR).

Definovaný KPI: **Procento nových osobních automobilů s bezpečnostním hodnocením Euro NCAP rovným nebo nad předem stanoveným prahem\***

S ohledem na skutečnost, že u některých vozidel není k dispozici Euro NCAP hodnocení, bude sledován i doplňkový KPI vycházející ze stáří vozového parku a technické způsobilosti vozidel. Jak dokládá datová základna HADN, stáří vozidla negativně ovlivňuje pravděpodobnost vzniku vážného zranění při dopravní nehodě. Se zvyšujícím se stářím vozidla se zvyšuje četnost výskytu koroze (povrchové i koroze nosných částí karoserie) a s tím související pravděpodobnost deformace interiéru vozidla při střetu.

### 5.1.7 Infrastruktura

Uspořádání komunikace a jejího okolí jsou klíčovým prvkem bezpečnosti silničního provozu. Model příčinných souvislostí nehod vytvořený v rámci HADN dokládá, že nevhodné provedení dopravního prostoru je faktorem spolupůsobilým při vzniku cca 30 % dopravních nehod. **Dobře navržené a řádně udržované silnice mohou snížit pravděpodobnost vzniku dopravních nehod. "Odpouštějící" silnice mohou minimalizovat riziko vzniku vážných následků při řídičské chybě.** Pouze systematické mapování rizik a hodnocení bezpečnosti (což znamená proaktivní hodnocení vedle tradičního reaktivního rozboru míst s vysokou koncentrací nehod) může poskytnout užitečné nástroje pro hodnocení kvality bezpečnosti silniční sítě i cílené investice do dopravní infrastruktury. Revize pravidel na provedení dopravního prostoru rovněž povede k přípravě na vyšší automatizaci vozidel (např. specifikace provedení dopravního značení včetně jeho umístění, viditelnosti a retroreflexivity). Jedná se o faktory důležité rovněž pro fungování některých asistenčních systémů vozidel – asistent jízdy



v pruhu, ISA, apod. Nová pravidla mají dle Evropské Komise potenciál zachránit až 3 200 životů a do roku 2030 zabránit 20 700 vážných zranění.

Účelem KPI pro infrastrukturu je poskytnout kvantifikované vyjádření bezpečnosti silniční sítě nezávisle na chování uživatele nebo technologiích vozidla. Před bezpečnostním hodnocením pro celou páteřní silniční síť požadovaným Směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1936 a současně při absenci společné metodiky hodnocení je zatím obtížné definovat ukazatel. Pro hodnocení bude využíván zjednodušený KPI. Snahou bude dále rozvíjet definovaný ukazatel pro hodnocení bezpečnosti infrastruktury.

Definovaný KPI: **Procento ujeté vzdálenosti po silnicích s bezpečnostním hodnocením nad dohodnutým prahem.\***

### 5.1.8 Ponehodová péče

Ponehodová péče a zvládnutí traumatu je spjata nejen s prvotním ošetřením na místě nehody, ale také s ošetřením během následné přepravy a po ní. Evropská komise (2018) uvádí, že **přibližně 50 % úmrtí nastane do několika minut po nehodě přímo na místě nehody nebo při převozu do nemocnice. U 15 % hospitalizovaných pacientů nastane úmrtí do 4 hodin po nehodě a 35 % úmrtí po 4 hodinách.**



Efektivní ponehodová péče včetně rychlé

přepravy kvalifikovaným personálem snižuje následky zranění. Pro minimalizaci následků je klíčový čas od nehody do okamžiku lékařského ošetření spolu s kvalitou tohoto ošetření. Systematické školení záchranných týmů může rovněž významně redukovat dobu vyproštění účastníků nehody z vozidla. V tomto kontextu Evropská komise sleduje rovněž účinky zavedení systému e-Call.

Definovaný KPI: **Čas, který uplynul v minutách a sekundách mezi tísňovým hovorem po nehodě se zraněním osob a příjezdem záchranných složek na místo nehody.**

*\* pro tyto KPI se předpokládají doplňkové definice.*





## 5.2 Česká republika

Na základě informací o plnění NSBSP a dalších prioritních oblastí bezpečnosti silničního provozu jak v ČR, tak na úrovni Evropské unie (viz výše), byly pro dekádu 2021-2030 stanoveny širší klíčové ukazatele, které budou sledovány v ČR. Rozděleny jsou do 5 základních skupin a dále členěny do jednotlivých podskupin. **U všech klíčových ukazatelů bude mj. sledováno předpokládané snížení usmrcených a těžce zraněných osob v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích o 50 % do roku 2030, stejně jako v případě strategických cílů.** Strategické cíle vč. jednotlivých ukazatelů budou sledovány také dle genderu, v souladu se závěry projektu „Ženy v dopravě“. [16] Sběr a třídění informací dle pohlaví bude zajištěno u všech ukazatelů, u kterých je to technicky možné.

Klíčové ukazatele Strategie BESIP 2021-2030			č.	Národní databáze					Mezinárodní databáze				
				HADN	NUB	VaV	Bodový systém	ŘSDP	IRTAD	ETSC	CARE	ESRA**	
Příčiny a viníci	Hlavní příčiny nehod zaviněných řidiči motorových vozidel	Nepřiměřená rychlost	1	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO		ANO		ANO (1)	
		Nedání přednosti	2	ANO	ANO (2)	ANO	ANO	ANO					
		Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru	3	ANO		ANO	ANO	ANO					
		Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	4	ANO				ANO				ANO (1)	
		Nezvládnutí řízení vozidla	5	ANO				ANO					
		Nesprávné předjíždění	6	ANO		ANO	ANO	ANO					
		Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	7	ANO	ANO			ANO					
	Kategorie účastníků silničního provozu	Řidiči osobních vozidel	8	ANO		ANO	ANO	ANO		ANO			
		Řidiči nákladních vozidel	9	ANO			ANO	ANO		ANO			
		Zranitelní účastníci	Řidiči motocyklů	10	ANO		ANO	ANO	ANO				
			Cyklisté	11	ANO		ANO		ANO		ANO		
			Chodci	12	ANO		ANO		ANO		ANO		
		Věk a praxe v řízení	13	ANO		ANO		ANO			ANO		
		Alkohol a jiné návykové látky	14	ANO		ANO	ANO	ANO			ANO	ANO (1)	
	Cizí státní příslušníci	15	ANO			ANO	ANO			ANO			
	Registrační vozidel (soukromé vs. firemní)	16	ANO				ANO						
	Újetí viníka z místa nehody	17	ANO		ANO	ANO	ANO						
Poškození	Kategorie účastníků silničního provozu	Řidiči a spolujezdci (bezpečnostní pásy)	18	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO****		ANO*	ANO	
		Zranitelní účastníci	Motocyklisté (obecně + rychlost)	19	ANO				ANO	ANO*		ANO*	ANO
			Přilby	20	ANO	ANO			ANO	ANO*		ANO*	ANO
			Cyklisté (obecně + ...)	21	ANO				ANO	ANO*		ANO*	ANO
			Alkohol	22	ANO				ANO	ANO*			ANO
			Elektrokola	22	ANO				ANO	ANO*			ANO
			Chodci (obecně + viditelnost)	23	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO*		ANO*	ANO
Věk	24	ANO		ANO		ANO	ANO	ANO	ANO	ANO			
Infrastruktura	Intravilán /extravilán	25	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO	ANO		
	Druh komunikace	26	ANO			ANO	ANO	ANO		ANO			
	Směrové poměry	27	ANO			ANO	ANO						
	Srážky se stromem	28	ANO			ANO	ANO						
	Železniční přejezdy	29	ANO			ANO	ANO			ANO			
Vozidla	Kategorie, typ, druh pohonu, stáří, stupeň automatizace*** apod.	30	ANO				ANO	ANO****	ANO	ANO			
	Používání mobilního telefonu	31	ANO	ANO			ANO			ANO	ANO		
Chování	Překračování nejvyšší dovolené rychlosti	32		ANO (3)			ANO			ANO	ANO		
	Odstupy vozidel	33		ANO (3)									

Pozn. Priorita = bude analyticky sledováno v rámci měsíčních informací

\* jen obecná data ke zranitelným účastníkům

\*\* mimo uvedené také problematika únavy a automatizovaných/autonomních vozidel

\*\*\* úroveň automatizace dle SAE J3016

\*\*\*\*zvlášť - jednak celkové počty usmrcených řidičů a spolujezdců, jednak % podíl užívání pásů řidiči a spolujezdci při jízdě obecně

\*\*\*\*\* jen kategorie vozidel

HADN - Hlubková analýza dopravních nehod ([www.vyzkumnehod.cz](http://www.vyzkumnehod.cz))

NUB - Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu ([www.czrso.cz/nub](http://www.czrso.cz/nub))

VaV - Projekty a analýzy Centra dopravního výzkumu, v.v.i. ([www.cdv.cz](http://www.cdv.cz))

ŘSDP - Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky

IRTAD - International Road Traffic and Accident Database ([www.stats.oecd.org](http://www.stats.oecd.org))

ETSC - European Transport Safety Council ([www.etsc.eu](http://www.etsc.eu))

CARE - Community Road Accident Database

ESRA - E-Survey of Road Users' Attitudes ([www.esranet.eu](http://www.esranet.eu))

(1) pouze názory respondentů na důležitost těchto faktorů

(2) v roce 2019 na STOP, dej přednost v jízdě

(3) pro vyhodnocení rychlosti a odstupů vozidel do 3,5 t a nad 3,5 t

Detailní informace k této problematice jsou součástí Přílohy 2: Analytické podklady ke klíčovým ukazatelům.

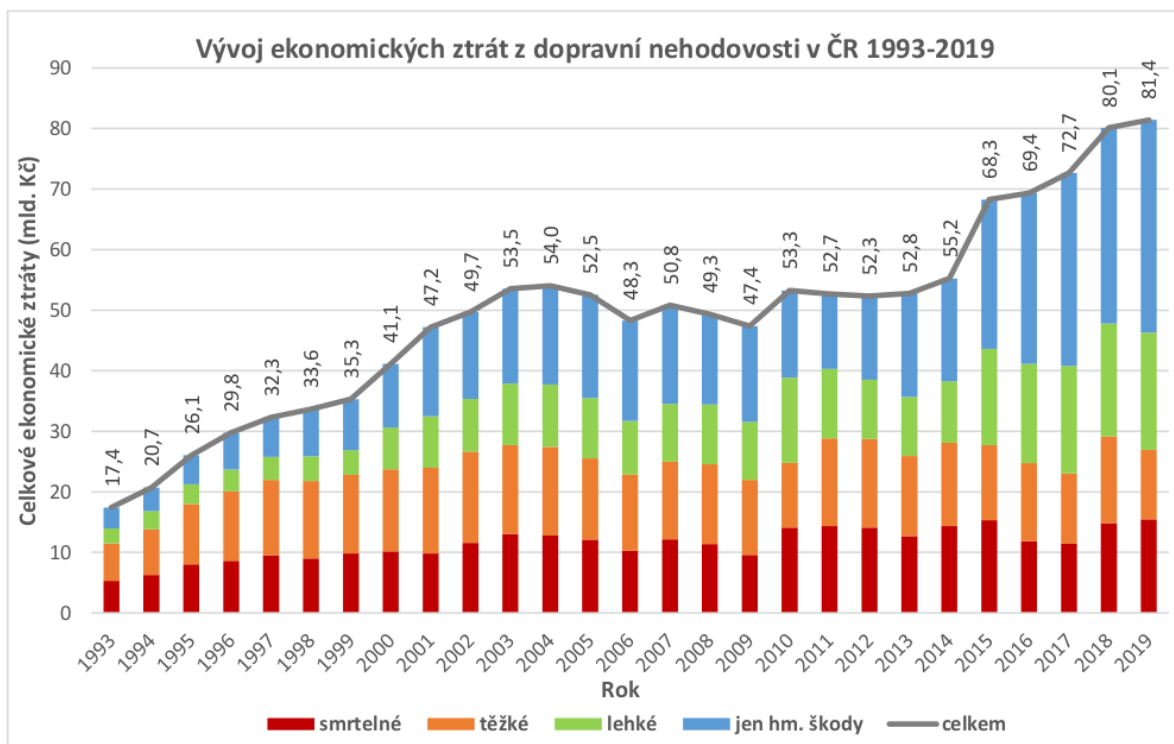


## 6. Ekonomická hlediska

Ekonomické souvislosti dopravní nehodovosti je nutné vnímat ve dvou úrovních. Primárním faktem je, že **dopravní nehody přinášejí kromě sociálních dopadů, vysoké ekonomické ztráty pro celou společnost**, které ve svých důsledcích mají dopad jak na výdajovou, tak i na příjmovou stránku státního rozpočtu. Existuje-li celospolečenská poptávka po snížení uvedené ekonomické ztráty, je **nutné odpovídajícím způsobem a v přiměřeném rozsahu investovat do bezpečnostních opatření, která sníží riziko vzniku nehod, resp. jejich následky**.

### 6.1 Ztráty z dopravní nehodovosti

Ztráty z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích mají zásadní dopad jak na samotné viníky a oběti nehod, tak v podstatné míře na stát a pojišťovny. Vývoj ztrát od vzniku samostatné ČR je uveden v následujícím grafu, **v posledních 2 letech tyto ztráty dosáhly každoročně 80 mld. Kč.**



Zdroj: výpočet CDV

Výše jednotkových ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2019 je uvedena v následující tabulce ve sloupci „Ztráta na osobu (nehodu)“. Kromě těchto údajů jsou v tabulce uvedeny celkové počty usmrcených a zraněných osob a také celkový počet nehod jen s hmotnou škodou. Po vynásobení těchto čísel s jednotkovými náklady získáme celkovou výši ztrát z dopravní nehodovosti, což činí 81,4 mld. Kč. Jedná se o 1,4 % hrubého domácího produktu v ČR v roce 2019.

V roce 2019 došlo ke zvýšení celkových nákladů u všech typů nehod (kromě těžkých zranění) i přes velmi mírný pokles počtu usmrcených a zraněných osob oproti roku 2018. Důvodem byl zejména



nárůst jednotkových nákladů vlivem inflace. V roce 2019 však došlo i k mírnému zvýšení počtu nehod registrovaných Policií ČR.

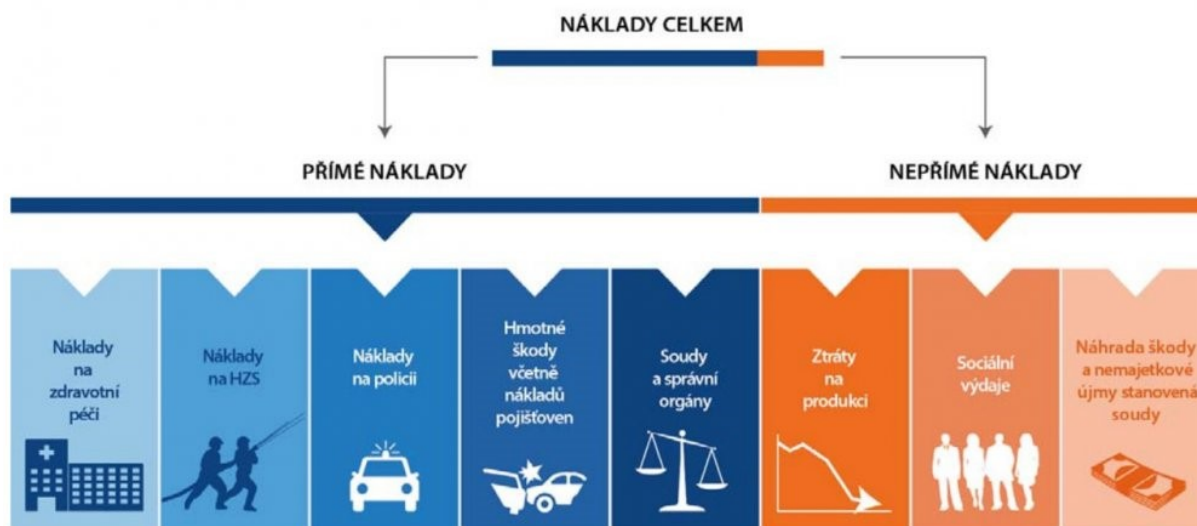
### Celkové ekonomické ztráty z dopravní nehodovosti za rok 2019

Výše ztrát	Počet osob (nehod)	Ztráta na osobu (nehodu) v Kč	Celkové ztráty v tis. Kč
na lidských životech (zemřelí do 30 dnů po nehodě)	617	25 041 000	15 450 000
v důsledku těžkých zranění	2 061	5 567 000	11 474 000
v důsledku lehkých zranění	23 914	809 000	19 346 000
z nehod jen s hmotnou škodou	86 766	405 000	35 140 000
<b>Celkové ztráty za rok 2019 v tis. Kč</b>			<b>81 410 000</b>

Zdroj: výpočet CDV

Do celkových nákladů jsou započítány **náklady na zdravotní péči účastníka dopravní nehody, práce dopravních policistů, hasičů, soudců a zaměstnanců státní správy, náklady pojišťoven a odškodnění pro oběti dopravních nehod**. Detailní členění je zřejmé z uvedeného schématu.

### ROZDĚLENÍ NÁKLADŮ PRO VÝPOČET CELOSPOLEČENSKÝCH ZTRÁT



Zdroj: Aktualizovaná Metodika výpočtu ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích, CDV, 2017

## 6.2 Financování akčního plánu

Zvyšování bezpečnosti silničního provozu je v podmínkách ČR financované prostřednictvím rozpočtů subjektů odpovědných za realizaci konkrétních opatření v této oblasti. Problematika bezpečnosti se tak objevuje v podpořených projektech jako komplementární prvek při budování silniční infrastruktury, technologických inovacích, podpoře vzdělávání a mnoha jiných záměrů, které s ní přímo či nepřímo souvisejí. Z toho vyplývá, že není alokován zvláštní zdroj financování, který by soustřeďoval finanční prostředky, které by byly následně vyčleněny pro účely implementace úkolů strategie. Vytvořit takový

zvláštní zdroj financování by představovalo poměrně výrazné zásahy do v současnosti fungujícího mechanismu přerozdělování veřejných prostředků. Obecně lze konstatovat, že objem prostředků, který se vynakládá na zvýšení úrovně bezpečnosti je závislý na politické podpoře a významu této problematiky na národní i mezinárodní úrovni. **Evropská komise v tomto směru deklarovala podporu členským zemím formou navýšení alokace svých prostředků, na národní úrovni je předkládána strategie schvalovaná vládou ČR.**

### 6.2.1 Podpora záměrů zvyšování bezpečnosti do rozvojových programů

Každý ze sektorů veřejné správy má vypracovanou strategii směřování ve střednědobém, respektive dlouhodobém horizontu. **Pro podporu záměrů strategie je proto nutné, aby odpovědné subjekty a instituce prosadily do těchto programů i problematiku zvyšování bezpečnosti silničního provozu.** Obzvláště to platí v případě úkolů strategie, na kterých tyto subjekty spolupracují nebo jsou za jejich implementaci odpovědné. Zakomponování těchto oblastí vytváří předpoklady pro zvýšení interní podpory na úrovni daného subjektu nebo resortu. Ve veřejné, ale i privátní sféře, lze tuto formu podpory ilustrovat na mezinárodní iniciativě Evropské charty bezpečnosti silničního provozu, která sdružuje instituce a soukromé subjekty ve společné snaze o snížení dopravní nehodovosti.

### 6.2.2 Zvýšení bezpečnosti jako jedno z kritérií posuzování projektů

V případě, že je problematika zvyšování bezpečnosti spolu s dalšími strategickými cíli součástí rozvojových a strategických materiálů, vzniká potřeba selektovat a prioritizovat navrhované záměry. Možnost, jak tuto konkurenceschopnost v soutěži návrhů zajistit, spočívá v **začlenění problematiky bezpečnosti silničního provozu jako jednoho z hodnotících kritérií v rámci rozhodovacího procesu.** V této souvislosti je vhodné poukázat na synergické účinky s hlavními rozvojovými záměry, které jsou předmětem hodnocení. **U všech infrastrukturních projektů spolufinancovaných SFDI či IROP požadovat zpracování bezpečnostní inspekce (stávající situace na komunikaci) a auditu bezpečnosti (navrhovaný stav komunikace).**

### 6.2.3 Selektce opatření ve smyslu Value for money

Zatímco výše uvedené oblasti mají za cíl podpořit projekty a návrhy z oblasti bezpečnosti silničního provozu obecně, záměrem tohoto opatření je vybrat takové řešení, které poskytuje nejvyšší efektivitu vzhledem k výši vynaložených prostředků. Koncept Value for money (VFM) nebo hodnota za peníze, vychází ze snahy o **efektivní vynakládání finančních prostředků**, přičemž v kontextu infrastrukturních a jiných investičních dopravních projektů jde především o zdroje veřejné, tj. prostředky ze státního rozpočtu, případně z rozpočtů regionálních samospráv. V případě projektů spolufinancovaných prostřednictvím finančních nástrojů a fondů EU jde o evropské finanční prostředky. Princip VFM by měl být aplikován prostřednictvím hodnotících nástrojů využívaných v různé úrovni podrobnosti v rámci celého procesu posuzování projektů, počínaje prioritními problémy a konče inventarizací problémů a potřeb v oblasti dopravy na národní, regionální i místní úrovni.

### 6.2.4 Finanční nástroje EU

Evropská komise podporuje naplnění strategických cílů v období 2021-2030 prostřednictvím několika finančních nástrojů. Opatření ke zvýšení bezpečnosti silniční infrastruktury budou financována



z Evropského fondu pro regionální rozvoj (ERDF), Fondu soudržnosti a Nástroje pro propojení Evropy (CEF).

Kromě opatření v oblasti bezpečné infrastruktury podporuje EK rovněž sběr a analýzu ukazatelů bezpečnosti (CEF) a metodickou přípravu a implementaci strategií bezpečnosti silničního provozu opírajících se o princip „bezpečného systému“ (EU Research and Innovation Framework Programme Horizon Europe).

Evropská investiční banka deklarovala podporu naplnění strategického cíle států EU a OSN (snížit počet úmrtí o 50 % v roce 2030 oproti roku 2020). Finanční podpora EIB bude cílit na bezpečný, dostupný a udržitelný dopravní systém a specificky na zvýšení bezpečnosti silničního provozu se zvláštní pozorností k potřebám zranitelných účastníků.



Důležitou součástí metodické podpory ze strany MD vůči obcím a krajům při přípravě místních a krajských strategií BESIP (viz kapitola 1.2.1 a opatření AP) bude detailní informace o dostupných finančních nástrojích EU, jejichž prostřednictvím lze aktivity ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu financovat.

### 6.2.5 Vlastní finanční zdroje

Základní bilance roční finanční zajištěnosti opatření na podporu zvýšení bezpečnosti silničního provozu v roce 2019:

- Rozpočet **SO BESIP; cca 23,5 mil. Kč.**
- **Centrum služeb pro silniční dopravu** na podporu preventivních aktivit v krajích a spolufinancování činnosti KK BESIP; **cca 45,5 mil. Kč.**
- **Státní fond dopravní infrastruktury**
  - o zvyšování bezpečnosti, bezbariérové úpravy chodníků; **cca 460 mil. Kč.**
  - o cyklostezky, cyklopruhy; **cca 200 mil. Kč.**
  - o bezpečnost na silnicích II. a III. třídy; **cca 100 mil. Kč.**
- **Fond zábrany škod;** § 23a odst. 3 písm. c) a d) zákona č. 168/1999 Sb. na realizaci preventivních projektů se zaměřením na bezpečnost silničního provozu; **cca 142,5 mil. Kč** (pozn. celkové inkaso do FZŠ 688 mil. Kč).
- **Kraje a obce** přispívají především na preventivní aktivity zajišťované KK BESIP; **cca 8,5 mil. Kč.**
- **Celkem cca 980 mil. Kč, tj. 1,2 % ekonomických ztrát z dopravní nehodovosti**

Ministerstvo vnitra ze státního rozpočtu financuje personální zajištění dohledu, řízení provozu, vyšetřování dopravních nehod, dopravně inženýrských činností a dalších aktivit. Dále vynakládá finanční prostředky na materiálně technické zabezpečení dohledové činnosti a řešení dopravních



nehod (měřiče rychlosti, analyzátoři alkoholu v dechu, včetně jednorázových náustků, orientační jednorázové testy na zjišťování užití omamných a psychotropních látek, vozidla pro výkon dohledu nebo šetření dopravních nehod, včetně výbavy apod.). V roce 2019 bylo dodáno materiálně technické zabezpečení za 185 587 317 Kč, z toho 69 132 900 Kč bylo hrazeno z prostředků Fondu zábrany škod. Vedle toho vynaložila PČR v roce 2019 celkem 1 441 901 Kč na preventivní aktivity v oblasti bezpečnosti silničního provozu a z Programu Ministerstva vnitra v oblasti prevence kriminality byl podpořen jeden projekt zaměřený na řízení pod vlivem alkoholu aj. návykových látek v celkové částce 49 000 Kč. Ministerstvo vnitra se rovněž podílí na financování bezpečnostního výzkumu, včetně projektů souvisejících s bezpečností silničního provozu.

Obce z vlastních zdrojů financují provoz obecních a městských policí, které se v rozsahu stanoveném zákonem o obecní policii nebo zvláštním zákonem podílí na dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích.

Kromě toho je třeba vzít v úvahu blíže nespécifikovatelný objem finančních prostředků související s výstavbou, rekonstrukcí a opravami silniční sítě, které v určitém rozsahu přispívají i ke zvýšení bezpečnosti. Nejsou však na zvýšení bezpečnosti primárně alokovány. Jenom na části z nich je zpracován bezpečnostní audit. Jsou však také případy, kdy naopak na rekonstruovaném úseku dojde ke zvýšení nehodovosti v důsledku vyšších jízdních rychlostí.



Náklady na realizaci Strategie budou vyplývat z opatření specifikovaných v akčním plánu, který rovněž rozděluje odpovědnost jednotlivých subjektů za jejich plnění.



## 7. Pravidelné vyhodnocení Strategie

Jak koncepční, tak operativní vyhodnocení bude zveřejňováno na webových stránkách SO BESIP MD.

### 7.1 Koncepční

S ohledem na koncipování akčního plánu na dvouletá období, bude:

- k 31. lednu roku 2023 předloženo vládě k projednání vyhodnocení plnění akčního plánu na období 2021-2022 a návrh akčního plánu na období 2023-2024 (obdobně bude postupováno v následujících lichých letech až do roku 2031).
- dále bude každoročně, vždy k 30. červnu, předkládána vládě informace o plnění strategických cílů a ukazatelů Strategie.

Všechny odpovědné a spolupracující subjekty jsou povinny reportovat SO BESIP Ministerstva dopravy stav plnění opatření akčního plánu, a to do 30.11. 2022.

Dále jsou odpovědné a spolupracující subjekty povinny předložit SO BESIP Ministerstva dopravy návrh opatření akčního plánu na období 2023-2024, a to do 30.6. 2022 (pozn. obdobně bude postupováno v následujících letech do roku 2031).

Detailní roční informace o plnění Strategie pak bude obsahovat vyhodnocení jak z pohledu fatálních následků nehod v jednotlivých evropských zemích, tak budou analyzovány strategické cíle a všechny klíčové ukazatele v ČR.

Zásadní pro plnění Strategie budou, mimo aktivity uvedené v akčním plánu, také následující oblasti:

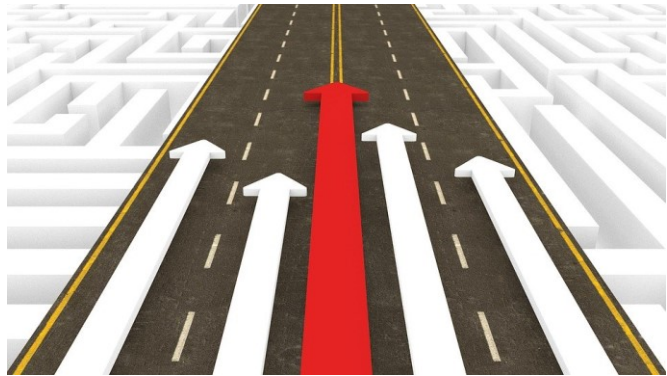
- Zpracování podpůrných analýz; ztrát z dopravní nehodovosti; doporučení ke zvýšení bezpečnosti silniční dopravy na základě poznatků z HADN (MD ve spolupráci s CDV).
- Analytické služby nad digitálními prostorovými daty v rámci MD (ve spolupráci s MV, PČR, CDV).
- Výzkum nepřímých ukazatelů bezpečnosti, jeho zohlednění v edukačních kampaních (MD ve spolupráci s CDV, MZ a PČR); klíčová oblast pro zajištění KPI za ČR a některých ukazatelů bezpečnosti na národní úrovni.
- Vyhodnocení bodového systému jak z pohledu účastníků-řidičů, tak z pohledu přestupků a trestných činů; jeho efektivity ve vztahu k nehodovosti, návrh případných úprav (MD ve spolupráci s CDV a PČR).
- Předávání detailních anonymizovaných statistických dat pojišťoven MD pro potřeby SO BESIP; analogie k datům PČR (ČKP ve spolupráci s MD).
- Participace v evropských organizacích zabývajících se bezpečností silničního provozu a transfer know how; např. IRTAD, FERSI, ETSC, ERS Charter, CEDR, CARE, HUMANIST, IGLAD (CDV).



- Zahrnutí mezinárodních aktivit k problematice bezpečnosti silničního provozu do národních plánů (např. UN Global Road Safety Awareness Week, EU Road Safety Day, Roadpol Safety Days, World Day of Remembrance for Road Traffic Victims) (MD ve spolupráci s členy Rady vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu).
- Realizace zkoušek auditora bezpečnosti pozemních komunikací; min. 1x rok (MD),
- Výzkum v oblasti automatizace řízení ve vztahu k bezpečnosti silničního provozu (MD ve spolupráci s CDV, AutoSAP/SDA).

## 7.2 Operativní

V rámci měsíčních zpráv budou vyhodnocovány strategické cíle a prioritní klíčové ukazatele jak na národní, tak krajských úrovních. Jedná se o základní analytický přehled z dat ŘSDP PPČR a dalších dostupných dat (např. NUB, HADN) pro SO BESIP, který bude dále distribuován všem odpovědným subjektům a KK BESIP.



Na měsíční bázi budou kromě strategických cílů sledovány vybrané klíčové ukazatele:

- Nepřiměřená rychlost; řidič se plně nevěnoval řízení vozidla.
- Zranitelní účastníci silničního provozu (chodci, cyklisté s/bez přilby, motocyklisté).
- Viníci (mladí řidiči, řidiči osobních/nákladních vozidel, alkohol a návykové látky), zavinění dle genderu.
- Následky dle věkových kategorií (děti, stárnoucí populace) a genderu.
- Bezpečnostní pásy.
- Srážky se stromem.





## 8. Závěrečná shrnutí

Strategickými cíli pro dekádu 2021-2030 jsou **snížení počtu usmrcených a těžce zraněných osob na pozemních komunikacích v důsledku dopravních nehod na polovinu, tzn. v roce 2030 o 50 % méně vůči roku 2020**. Cíle vycházejí z mezinárodních závazků ČR. Klíčové pro plnění strategických cílů Strategie je důsledné plnění opatření uvedených v akčním plánu (viz příloha 1) a dalších aktivit obsažených ve Strategii.

### 8.1 Kritické podmínky pro dosažení strategických cílů

#### 8.1.1 Účinná legislativa a vymahatelnost práva

V roce 2020 předložila vláda Poslanecké sněmovně dva stěžejní legislativní návrhy, novelu zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu a novelu zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky a zákona č. 17/2012 Sb., o celní správě České republiky. Novela zákona o silničním provozu obsahuje významné změny směřující ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu - zpřísnění správních trestů a nastavení sankcí tak, aby odpovídaly typové závažnosti přestupků, posílení možnosti vyřešit přestupek policií na místě, okamžité dočasné vyloučení z provozu řidičů, kteří postrádají základní předpoklady pro řízení a specifický přístup k nejrizikovější skupině účastníků silničního provozu (začínajícím řidičům) zavedením tzv. „řidičského průkazu na zkoušku“.

Novela zákona o PČR a celní správě obsahuje účinné nástroje (např. možnost zadržet tabulku registrační značky vozidla v případě neuhrazené pokuty), které zvýší vymahatelnost pravomocných a neuhrazených pokut za přestupky podle zákona o silničním provozu, zákona o silniční dopravě a zákona o pozemních komunikacích.

Oba legislativní návrhy představují klíčovou podmínku pro realizaci prioritní oblasti Strategie – účinný dohled a vymahatelnost práva. Tyto aktivity nebyly zařazeny do AP Strategie pro období 2021-2022 s ohledem na to, že byly předloženy vládou parlamentu v předcházejícím období. Pokud by nicméně tyto legislativní návrhy, u nichž nebyl v době schvalování Strategie ukončen legislativní proces, nenabývaly platnost v roce 2021, bude pro plnění Strategie nezbytné je znovu předložit v podobě, která bude obsahovat klíčové prvky směřující ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu.

#### 8.1.2 Rada vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu

**Radě vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu** (Rada) předsedá ministr dopravy, tajemníkem je vedoucí SO BESIP MD a dále se jí účastní zástupci následujících subjektů:

- Ministerstvo vnitra
- Ministerstvo zdravotnictví
- Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy
- Ministerstvo financí
- Ministerstvo obrany
- Policie ČR
- Asociace krajů ČR
- Svaz měst a obcí ČR
- Sdružení automobilového průmyslu



- Svaz dovozců automobilů
- Česká kancelář pojistitelů
- Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.
- Ředitelství silnic a dálnic

Aktuální informace jsou k dispozici na stránkách [www.iBESIP.cz](http://www.iBESIP.cz). Rada musí být nástrojem k silné podpoře Strategie a plnění aktivit akčního plánu.

### 8.1.3 Podpora veřejnosti

**Postoje veřejnosti k situaci silničního provozu je nutné ovlivňovat směrem k vyšší odpovědnosti a ohleduplnosti.** V tomto duchu by měla být rozvíjena spolupráce s neziskovým sektorem a také médií. Je žádoucí, aby členové institucí zastoupených v Radě komunikovali v tomto ohledu jednotně.

**Opatření vedoucí k bezpečnosti musí naplňovat další potřeby obyvatel,** zejména ve městech, kde je rozvoj bezpečnosti silničního provozu úzce spjat s preferencí nemotorové dopravy na úkor dopravy automobilové. Vytváří se tak nejen bezpečnější, ale také hodnotnější prostor pro obyvatele.

Tyto zásady jsou společné na národní i evropské úrovni a prezentovány jsou také WHO.



### 8.1.4 Horizontální i vertikální spolupráce

Problematika bezpečnosti přesahuje i do dalších oblastí strategického rozvoje ČR, viz Kapitola 8.2. Při tvorbě a aktualizaci strategických dokumentů ČR je nutné akcentovat také bezpečnost silničního provozu a jednat na základě tzv. „best knowledge“ nejen na základě „best practice“.

**Řada aktivit akčního plánu vyžaduje k jejich úspěšné implementaci spolupráci několika resortů a dalších subjektů.** Z tohoto důvodu je nutné, aby Rada byla funkční orgánem, který se schází několikrát ročně a zřizuje výbory či pracovní skupiny k aktuálním tématům. Zároveň jejich činnost

dozoruje a výsledky jejich práce implementuje do praxe. Úkoly Rady mohou vyplývat z analýzy ukazatelů BESIP, nebo mohou vznikat na základě politiky EU.

Strategie určuje základní rámec. Vzhledem k dopravnímu výkonu i délce komunikací ve správě krajů a obcí je ovšem zásadní systematicky zvyšovat bezpečnost silničního provozu i na regionální a místní úrovni. Z tohoto důvodu Strategie podporuje vytváření krajských a místních strategií BESIP.

#### 8.1.5 Dohled Policie ČR

Viditelný policejní dohled je na základě zahraničních zkušeností **prvkem, který výrazně ovlivňuje bezpečnost silničního provozu**. Z tohoto důvodu je nutné, aby v ČR trvala snaha o navyšování viditelného dohledu. Z pohledu účinnosti preventivních aktivit je nutné, aby byly spjaté právě s viditelným dohledem.

V místech, kde se vyskytuje vysoký podíl zranitelných účastníků dopravy, např. průtahy obcemi, je vhodné instalovat zařízení k měření rychlosti, které zvýší míru dodržování rychlostního limitu 24 hodin denně.

#### 8.1.6 Navrhování pozemních komunikací

Pro rychlejší vytváření bezpečného dopravního prostředí je nutné, aby se odborná veřejnost (autorizovaní inženýři, pracovníci silničních správních úřadů, policisté dopravních inspektorátů apod.) **vzdělávala v problematice utváření bezpečného dopravního prostoru**. V ČR je tato možnost zatím velmi omezena. Je nutné podporovat aktivity vedoucí ke zvýšení počtu odborníků se schopností odhalit, napravit či nejlépe předejít bezpečnostním nedostatkům staveb.

#### 8.1.7 Mezinárodní srovnání a spolupráce

Pro hodnocení úspěšnosti v plnění Strategie je důležité také mezinárodní srovnání a spolupráce v rámci Evropské unie. Jedná se o **předávání zkušeností, know-how a také statistik nehodovosti** (OECD/IRTAD, CARE, ETSC, ESRA apod.) Součástí této spolupráce je i vytvoření jednotných metodik zjišťování základních ukazatelů bezpečnosti a jejich porovnání v souvislosti s nehodovými údaji.

MD se prostřednictvím SO BESIP pravidelně účastní jednání pracovní skupiny na vysoké úrovni pro bezpečnost silničního provozu v rámci EU. Do mezinárodní vědecko-výzkumné spolupráce je významně zapojeno CDV, které je členem mnoha mezinárodních institucí a sdružení, jako např. ECTRI, FERSI, FEHRL, POLIS, ICTCT, ETSC, ELITE, THE PEP, HUMANIST VCE, SAE, ERTRAC, ASCE, TRB, ASTM, ELCF, FGSV, ICADTS. PČR je členem organizace Roadpol.

## 8.2 Provázanost se strategickými dokumenty

K bezpečnosti silničního provozu je nutné přistupovat komplexně, proto se tato problematika odráží také v jiných strategických dokumentech vlády ČR, resp. České republiky; v podkapitolách jsou zmíněny vybrané příklady.



### 8.2.1 Inovační strategie České republiky 2019-2030

Strategický rámcový plán, který předurčuje vládní politiku v oblasti výzkumu, vývoje a inovací a má pomoci ČR se během dvanácti let posunout mezi nejinnovativnější země Evropy. Jedním z devíti pilířů je **Mobilita a stavební prostředí**, která definuje cíle a nástroje, jak těchto cílů dosáhnout. Klíčové ve vztahu ke Strategii jsou zejména dobudování páteřní sítě dopravní infrastruktury, chytrá mobilita pro přepravu osob a věcí, vybudování dostatečně robustní sítě dopravně telematických systémů a integrace dat z nich do Národního dopravního informačního centra, příprava na široké nasazení automobilů s alternativním pohonem do reálného provozu, umožnění provozu autonomních a automatizovaných vozidel atd.



### 8.2.2 Akční plán o budoucnosti automobilového průmyslu

Se zabývá třemi oblastmi: **elektromobilitou, autonomními vozidly a digitalizací**. V rámci plánu bylo navrženo celkem 25 opatření, která se týkají především infrastruktury pro bezemisní vozidla, standardizace a právních aspektů automatizovaného řízení, vysokorychlostního internetu, digitálních a mobilních služeb a výzkumu a vývoje pro automobilový průmysl. K dosažení cílů bude nezbytné přizpůsobení příslušných dotačních titulů na podporu vědy, výzkumu a inovací a zajištění změny ve vzdělávacím systému.

### 8.2.3 Akční plán autonomního řízení

Definuje pro každou oblast konkrétní opatření, která bude třeba realizovat. Komplexně shrnuje dosavadní i do budoucna předpokládaný vývoj autonomních vozidel a **vytyčuje potřeby, které je nutno k zavedení těchto vozidel do provozu v budoucnu naplnit**. Konkrétně změnu legislativy, změny dopravní a technické infrastruktury, podporu výzkumu a vývoje, etické otázky, podporu vzdělávání v oblasti autonomní technologie a celkovou informovanost obyvatelstva o vývoji autonomních vozidel.

### 8.2.4 Akční plán rozvoje inteligentních dopravních systémů (ITS) v ČR

Globálním cílem je prostřednictvím ITS **trvale zvyšovat efektivitu dopravního systému v ČR**. Konkrétně zvyšovat bezpečnost a plynulost dopravního provozu, koordinovat, synchronizovat a optimalizovat přepravu cestujících a pohyby zásilek po síti jednotlivých druhů dopravy, dále snižovat účinky dopravy na životní prostředí a tím pomáhat zvyšovat kvalitu života všech obyvatel.

### 8.2.5 Rozvoj dopravní infrastruktury do roku 2050

Dokument je zaměřen na vytváření předpokladů pro další ekonomický rozvoj ČR a jejích regionů. Vznikl na základě činnosti pracovní skupiny odborníků, která **formulovala návrh dopravního řešení zejména dálniční sítě, nicméně i v kontextu silniční a železniční sítě k roku 2050**, a to včetně očekávaných trendů v oblasti rozvoje dopravy a moderních technologií. Zpracovaný návrh řešení rozvoje dálniční infrastruktury bude sloužit jako jeden z podkladů pro aktualizaci strategie vlády ČR pro sektor doprava.

### 8.2.6 Koncepce nákladní dopravy pro období 2017-2023 s výhledem do roku 2030

Cílem dokumentu je **uspokojovat přepravní poptávku s minimálními dopady na veřejné zdraví, životní prostředí a klimatické změny**. Schopnost uspokojovat přepravní poptávku nesmí být omezujícím faktorem hospodářského růstu. Na druhou stranu organizace výroby a distribuce musí



zohledňovat cenu dopravy včetně externích nákladů a musí přicházet s logistickými řešeními, která omezují potřebu věci přepravovat, pokud to není nezbytně nutné. Jde tedy o to, aby ekonomický růst probíhal rychleji než celkové přepravní potřeby.

## 8.2.7 Národní akční plán čisté mobility

Cílem Národního akčního plánu čisté mobility je **vytvoření dostatečně příznivého prostředí pro širší uplatnění vybraných alternativních paliv a pohonů v sektoru dopravy** v podmínkách ČR a dosažení podmínek srovnatelných v této oblasti s jinými vyspělými státy Evropské unie tak, aby v dlouhodobém horizontu (období po roce 2030) byla elektromobilita vnímána jako standardní technologie a zemní plyn pak jako standardní palivo a vodíková technologie se dostala minimálně z fáze výzkumu/vývoje do situace, v jaké se v současnosti nachází elektromobilita, tj. aby byla realizována určitá základní opatření k rozvoji této technologie ve střednědobém a dlouhodobém horizontu.



## 8.2.8 Dopravní politika ČR pro období 2014-2020 s výhledem do roku 2050

Hlavním cílem je **vytvářet podmínky pro rozvoj kvalitní dopravní soustavy** postavené na využití technicko-ekonomicko-technologických vlastností jednotlivých druhů dopravy, na principech hospodářské soutěže s ohledem na její ekonomické, sociální a ekologické dopady.

## 8.2.9 Ostatní

- Operační program Doprava 2021-2027.
- Národní kosmický plán 2020-2025.
- Operační program v rámci cíle „Investice pro růst a zaměstnanost“ 2014-2020 způsobilý od 2014 do 2023.
- Plán dopravní obsluhy území vlaky celostátní dopravy pro období 2017-2021.
- Akční plány ke snížení hluku z dopravy.
- Vize rozvoje automobility.
- Koncepce výzkumu, vývoje a inovací v resortu dopravy do roku 2030.
- Strategie regionálního rozvoje 2021+.
- Strategický rámec Česká republika 2030.



## **Přílohy**

**Příloha 1: Akční plán pro období 2021-2022**

**Příloha 2: Analytické podklady ke klíčovým ukazatelům**



## Seznam zkratek

<b>ACEA</b>	European Automobile Manufacturers' Association; Asociace evropských konstruktérů vozidel
<b>ADAS</b>	Advanced Driver Assistance Systems; pokročilé asistenční systémy pro řidiče
<b>ASCE</b>	American Society of Civil Engineers; Americká společnost stavebních inženýrů
<b>ASTM</b>	American Society for Testing and Materials; Americká společnost pro zkoušení a materiály
<b>AutoSAP</b>	Sdružení automobilového průmyslu
<b>BESIP</b>	Bezpečnost silničního provozu
<b>C-ITS</b>	Cooperative-ITS; kooperativní inteligentní dopravní systémy
<b>CARE</b>	Community database on Accidents on the Roads in Europe; Evropská databáze silniční nehodovosti
<b>CDV</b>	Centrum dopravního výzkumu v. v. i.
<b>ČKP</b>	Česká kancelář pojistitelů
<b>ČR</b>	Česká republika
<b>e-Call</b>	Systém automatického tísňového volání v silniční dopravě
<b>EDR</b>	Event Data Recorder; záznamník událostí
<b>ECTRI</b>	The European Conference of Transport Research Institutes; Evropské sdružení výzkumných organizací v oboru pozemní dopravy
<b>ELCF</b>	European Level Crossing Forum; Evropské fórum pro železniční přejezdy
<b>ELITE</b>	European Logistics Infrastructure and Transport Expertise Network; Evropská expertní síť pro logistickou infrastrukturu a přepravu
<b>ETSC</b>	European Transport Safety Council; Evropská rada bezpečnosti dopravy
<b>EU</b>	European Union; Evropská unie
<b>Euro NCAP</b>	European New Car Assessment Programme; nezávislé konsorcium, které provádí nárazové zkoušky automobilů
<b>ESRA</b>	E-Survey of Road user's Attitudes; mezinárodní průzkum postojů účastníků silničního provozu
<b>ERTRAC</b>	The European Road Transport Research Advisory Council; Evropská rada pro výzkum silniční dopravy
<b>FEHRL</b>	Forum of European National Highway Research Laboratories; Fórum evropských národních silničních výzkumných laboratoří
<b>FERSI</b>	The Forum of European Road Safety Research Institutes; Fórum evropských výzkumných ústavů silniční bezpečnosti
<b>FGSV</b>	Forschungsgesellschaft für Strassen und Verkehrswesen; Výzkumná společnost pro silniční stavitelství a dopravu
<b>GIS</b>	Geographic information system; Geografický informační systém
<b>HADN</b>	Hlubková analýza dopravních nehod CDV, také Národní výzkum nehod; variantně CZIDAS (Czech In-Depth Accident Study)
<b>HUMANIST VCE</b>	HUMANIST Virtual Centre of Excellence; Virtuální centrum excelence HUMANIST
<b>ICADTS</b>	International Council on Alcohol, Drugs and Traffic Safety; Mezinárodní rada pro alkohol, drogy a dopravní bezpečnost



<b>ICTCT</b>	International Co-operation on Theories and Concepts in Traffic Safety; Organizace dopravních psychologů, sociologů a odborníků na dopravní bezpečnost
<b>IRTAD</b>	International Road Traffic Accident Database; Mezinárodní databáze silniční dopravy a nehodovosti
<b>IROP</b>	Integrovaný regionální operační program
<b>ISA</b>	Intelligent Speed Adaptation; Inteligentní přizpůsobení rychlosti (systém podporující dodržování rychlostních limitů)
<b>ITS</b>	Intelligent Transport Systems; inteligentní dopravní systémy
<b>IVIS</b>	In Vehicle Information Systems; informační systémy ve vozidle
<b>KDE+</b>	Metoda sloužící k identifikaci problémových míst na mezikřižovatkových úsecích
<b>KK BESIP</b>	Krajští koordinátoři BESIP
<b>KPI</b>	Klíčové ukazatele
<b>MD</b>	Ministerstvo dopravy
<b>MV</b>	Ministerstvo vnitra
<b>NPI ČR</b>	Národní pedagogický institut České republiky
<b>NUB</b>	Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu
<b>NSBSP</b>	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020
<b>OECD</b>	The Organisation for Economic Co-operation and Development; Organizace pro hospodářskou spolupráci a rozvoj
<b>OPD</b>	Operační program doprava
<b>OSN</b>	United Nations; Organizace spojených národů
<b>PČR</b>	Policie České republiky
<b>POLIS</b>	European Cities and Regions Networking for New Transport Solutions; Síť evropských měst a regionů pro nová dopravní řešení
<b>Rada</b>	Rada vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu
<b>ŘSD</b>	Ředitelství silnic a dálnic
<b>ŘSDP PPČR</b>	Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky
<b>SAE</b>	Society of Automotive Engineers; Společnost automobilových inženýrů
<b>SDA</b>	Svaz dovozců automobilů
<b>SFDI</b>	Státní fond dopravní infrastruktury
<b>SO BESIP</b>	Samostatné oddělení BESIP Ministerstva dopravy
<b>SMO</b>	Svaz měst a obcí České republiky
<b>SMS</b>	Sdružení místních samospráv České republiky
<b>Strategie</b>	Strategie BESIP 2021-2030
<b>SŽ</b>	Správa železnic
<b>THE PEP</b>	Transport, Health and Environment Pan-European Programme; Panevropský program pro dopravu, zdraví a životní prostředí
<b>TRB</b>	Transportation Research Board; Rada pro dopravní výzkum
<b>VFM</b>	Value for money; poměr cena-výkon
<b>VaV</b>	Výzkum a vývoj
<b>WHO</b>	World Health Organization; Světová zdravotnická organizace





## Použité zdroje

- [1] Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020
- [2] Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky
- [3] International Road Traffic and Accident Database (IRTAD)
- [4] European Transport Safety Council (ETSC)
- [5] Hlubková analýza dopravních nehod; [www.vyzkumnehod.cz](http://www.vyzkumnehod.cz)
- [6] Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu
- [7] Aplikace DOPRAVNÍ NEHODY V ČR
- [8] Observatoř bezpečnosti silničního provozu
- [9] ETSC: Evropský parlament podpořil klíčové bezpečnostní opatření
- [10] CDV: Detekce nepřipoutaných osob na všech sedadlech již od září 2019
- [11] CDV: Osm z deseti usmrcených cyklistů nemělo přilbu!
- [12] Bíl, M., Dobiáš, M., Andrášik, R., Bílová, M., Hejna, P., 2018. Cycling Fatalities: When A Helmet is Useless and when it Might Save Your Life. Safety Science 105C, 71–76
- [13] EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero"
- [14] ACEA: The Automobile Industry Pocket Guide
- [15] Nařízení EU 2019/2144 ze dne 27. listopadu 2019 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti a ochrany cestujících ve vozidle a zranitelných účastníků silničního provozu
- [16] Zámečník P., Adamovská E., Horáková M., Trepáčová M., Kocourek V., Kurečková V., Havlíčková D., Klečková S., 2019. Ženy v dopravě, analýza naplňování horizontálních priorit v rámci OPD1, OPD2 a zhodnocení dopadu na rovné příležitosti žen a mužů ve strategických dokumentech rezortu MD.
- [17] Guidelines for developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan (2nd edition)
- [18] SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2019/1936 ze dne 23. října 2019, kterou se mění směrnice 2008/96/ES o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury
- [19] CDV: Celkové ztráty z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v roce 2019 opět překročily 80 mld. Kč





Copyright © 2020 | Všechna práva vyhrazena  
Oddělení BESIP  
Ministerstvo dopravy  
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12  
110 15 Praha 1

