

MINISTERSTVO VNITRA ČR
odbor bezpečnostní politiky

Praha 6. května 2014
Č.j.: MV-21305-1/OBP-2014
Počet listů: 55

Vyhodnocení
Resortního akčního plánu
bezpečnosti a plynulosti silničního provozu
za rok 2013

Předkládá: Odbor bezpečnostní politiky MV ČR
Schválil: ministr vnitra Milan Chovanec dne 26. května 2014

Úvod

Vláda České republiky svým usnesením č. 599 ze dne 10. srpna 2011 schválila **Národní strategii bezpečnosti silničního provozu do roku 2020** (celé znění <http://www.ibesip.cz>).

Základním ukazatelem pro evropské porovnání bude i nadále počet usmrčených na 1 milion obyvatel. Podle deklarovaného evropského cíle by se měl počet usmrčených snížit o polovinu, tzn. na cca 35 usmrčených osob na milion obyvatel v roce 2020.

Základním cílem Národní strategie je snížit do roku 2020 počet usmrčených v silničním provozu na úroveň průměru zemí EU, tj. v podmínkách České republiky by se jednalo o **snížení o 60 % usmrčených osob oproti roku 2009, tj. na 360 osob (meziroční pokles cca 8 %)**. Současně je cílem **snížit počet těžce zraněných o 40 % osob oproti roku 2009, tj. na 2.122 osob (meziroční pokles cca 4 %)**.

Nápravná opatření jsou rozdělena do tří oblastí:

- **bezpečná komunikace** (opatření „K“)
- **bezpečné vozidlo** (opatření „V“) a
- **bezpečné chování účastníků silničního provozu** (opatření „Ú“).

K realizaci opatření v gesci Ministerstva vnitra připravilo ministerstvo ve spolupráci s Policií ČR **Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu**. Kromě specifikace opatření „K“, „V“ a „Ú“ byla doplněna opatření „R“ (resortní), která převážně specifikují předpoklady pro realizaci opatření Národní strategie.

Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu je každoročně vyhodnocován. Jak resortní plán, tak vyhodnocení za uplynulé období jsou zveřejňovány na internetových stránkách Ministerstva vnitra (<http://www.mvcr.cz>). O vyhodnocení plnění opatření uvedených v Národní Strategii bezpečnosti silničního provozu a prioritách pro další kalendářní rok je každoročně informována vláda České republiky (zajišťuje Ministerstvo dopravy).

NEHODY A JEJICH NÁSLEDKY OD ROKU 1990¹

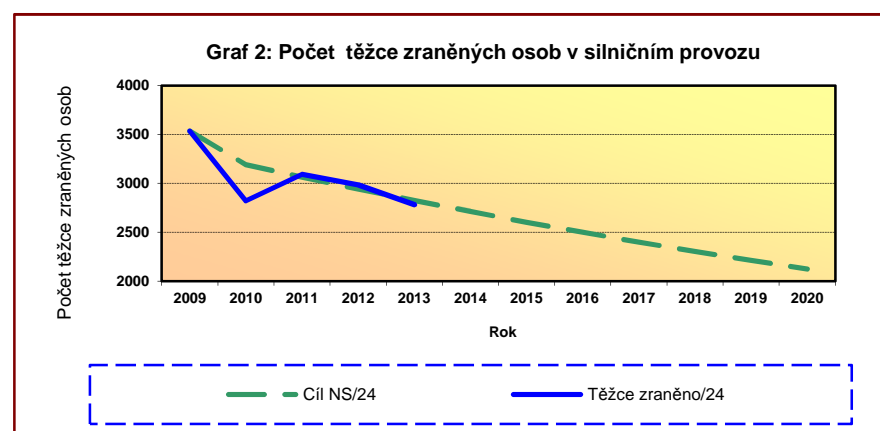
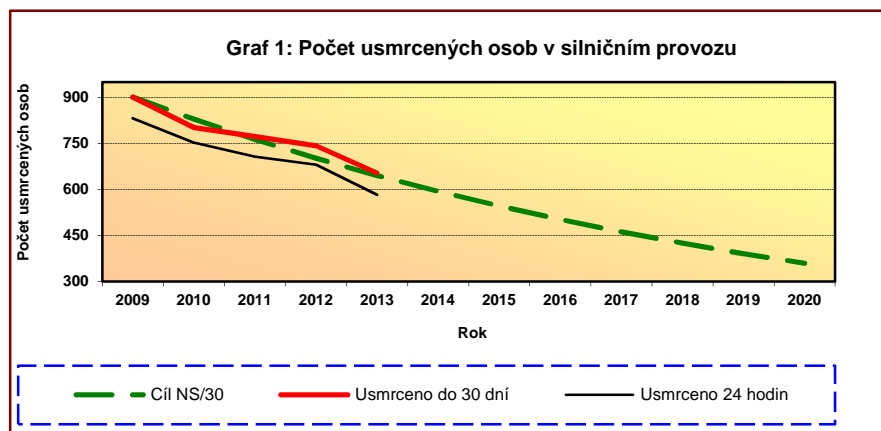
Rok	Počet dopravních nehod šetřených Policií ČR	Usmrceno do 24 h	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Hmotná škoda (v mil. Kč)
1990	94 664	1 173	4 519	23 371	606,0
1991	101 387	1 194	4 833	22 806	1 014,2
1992	125 599	1 395	5 429	26 708	1 794,2
1993	152 157	1 355	5 629	26 821	2 988,3
1994	156 242	1 473	6 232	29 590	4 262,9
1995	175 520	1 384	6 298	30 866	4 877,2
1996	201 697	1 386	6 621	31 296	6 054,4
1997	198 431	1 411	6 632	30 155	5 981,6
1998	210 138	1 204	6 152	29 225	6 834,0
1999	225 690	1 322	6 093	28 747	7 148,8
2000	211 516	1 336	5 525	27 063	7 095,8
2001	185 664	1 219	5 493	28 297	8 243,9
2002	190 718	1 314	5 492	29 013	8 891,2
2003	195 851	1 319	5 253	30 312	9 334,3
2004	196 484	1 215	4 878	29 543	9 687,4
2005	199 262	1 127	4 396	27 974	9 771,3
2006	187 965	956	3 990	24 231	9 116,3
2007	182 736	1 123	3 960	25 382	8 467,0
2008	160 376	992	3 809	24 776	7 741,5
2009	74 815*)	832	3 536	23 777	4 981,09
2010	75 522	753	2 823	21 610	4 924,99
2011	75 137	707	3 092	22 519	4 628,08
2012	81 404	681	2 986	22 590	4 875,42
2013	84 398	583	2 782	22 577	4 938,17

¹ Zdroj: Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky

*) Pokud se týká výrazného snížení počtu dopravních nehod a škod v roce 2009, jedná se zejména o důsledek legislativní změny účinné od 1. ledna 2009.

Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Usmrceno do 30 dnů	1431	1447	1382	1286	1063	1222	1076	901	802	773	742	654							360
Usmrceno do 24 h	1314	1319	1215	1127	956	1123	992	832	753	707	681	583							332
Těžce zraněno	5492	5253	4878	4396	3990	3960	3809	3536	2823	3092	2986	2782							2122

Tabulka 1: Předpokládaný vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných do roku 2020.

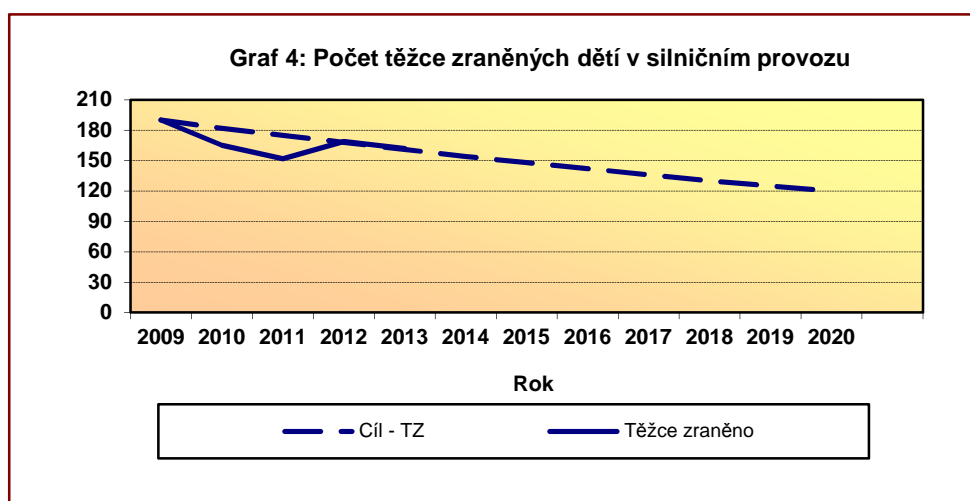
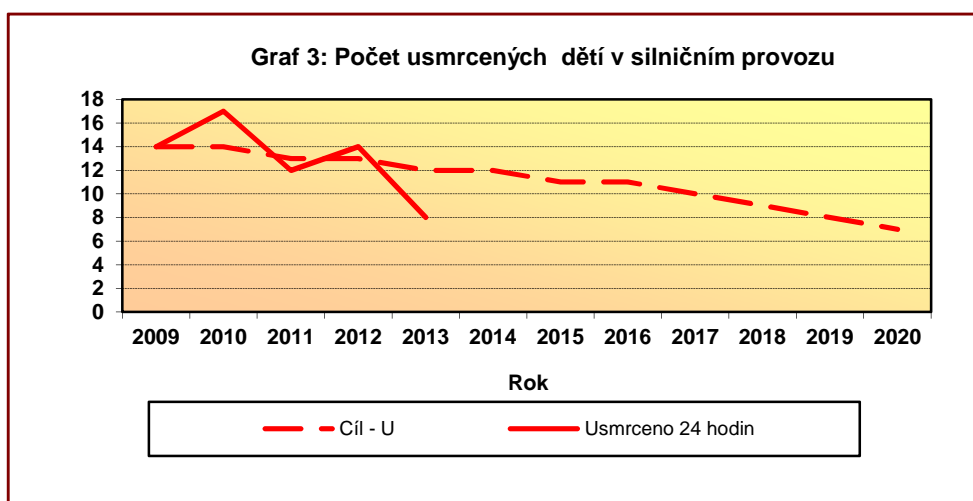


Pozn.: Meziroční cíl je stanoven předpokládanou lineární funkcí poklesu usmrcených osob v silničním provozu do 30ti dnů.

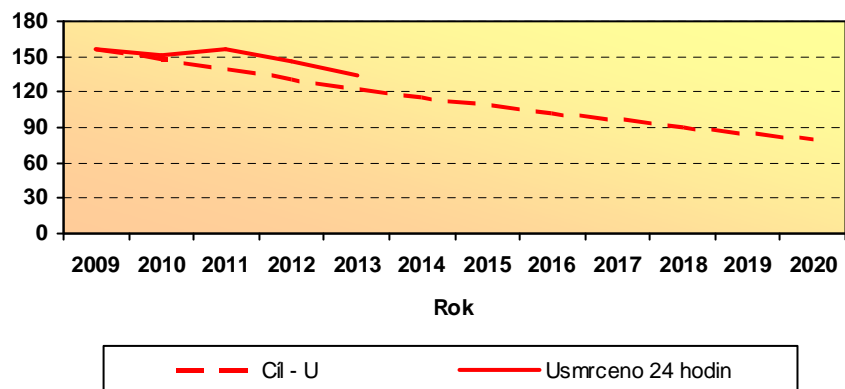
**Očekávané snížení počtu usmrcených a těžce zraněných osob
u vybraných kategorií do roku 2020 – přímé ukazatele podle Národní strategie BESIP**

Prioritní oblast	Očekávané snížení počtu usmrcených osob: alespoň	Očekávané snížení počtu těžce zraněných osob: alespoň
děti	7	70
chodci	78	240
cyklisté	35	150
motocyklisté	45	180
mladí a začínající řidiči	70	150
stárnoucí populace	25	50
alkohol a jiné návykové látky	40	150
nepřiměřená rychlost	140	310
agresivní způsob jízdy	60	100
celkem	500	1400

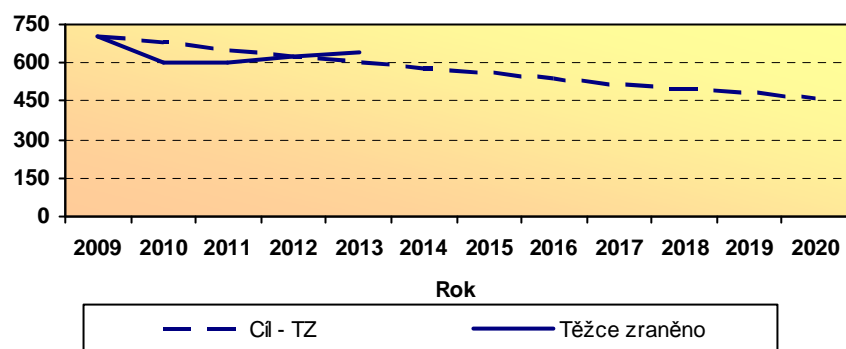
Zdroj dat: Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky s daty o usmrcených osobách do 24 hodin od roku 2009, data z podrobných policejních statistik a sledovaných ukazatelů Resortního akčního plánu.



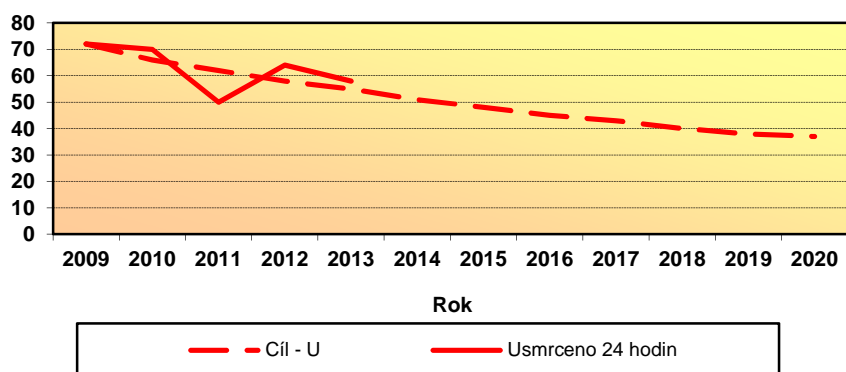
Graf 5: Počet usmrcených chodců v silničním provozu

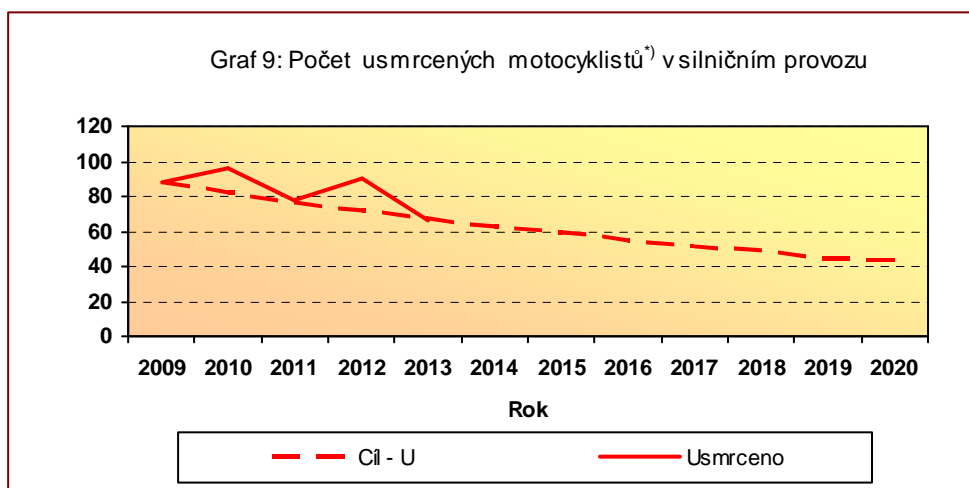
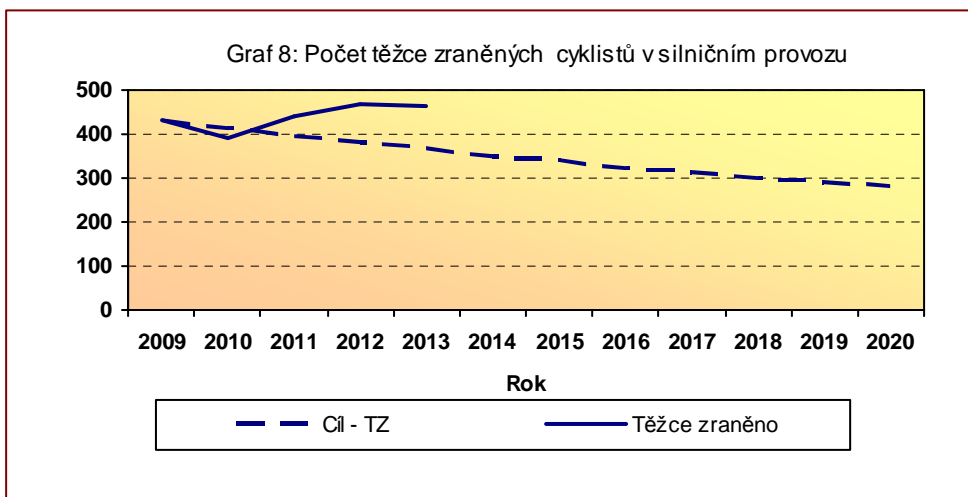


Graf 6: Počet těžce zraněných chodců v silničním provozu

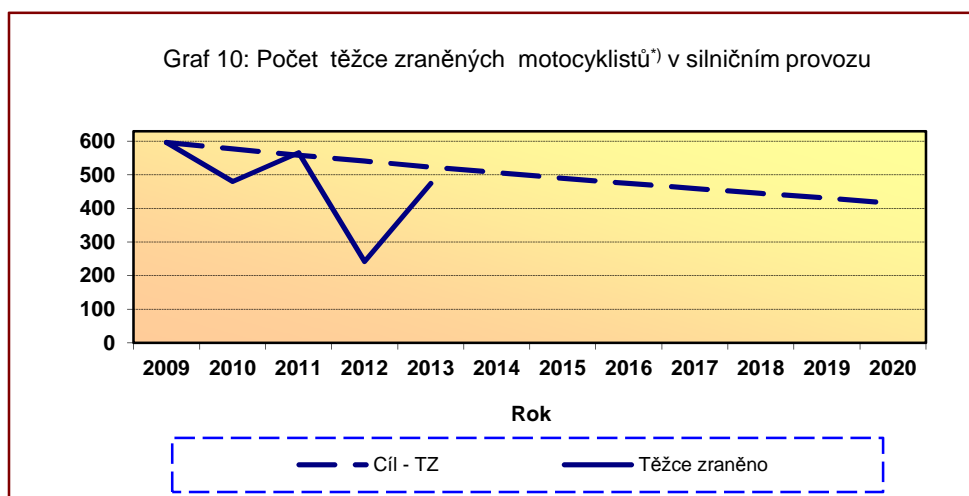


Graf 7: Počet usmrcených cyklistů v silničním provozu



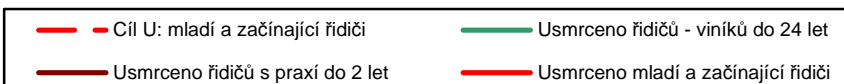
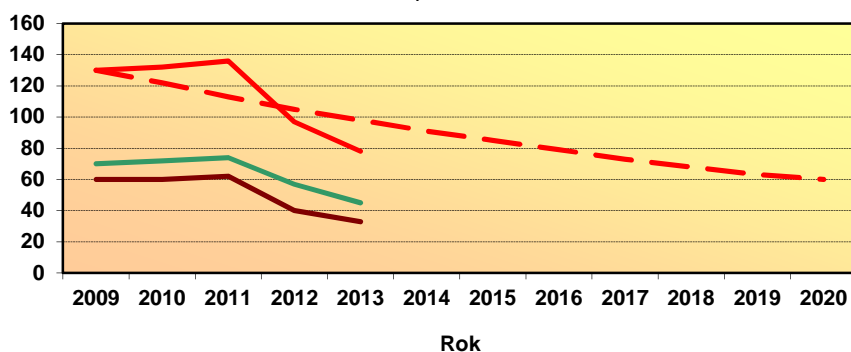


^{*)}Poznámka: řidiči motocyklu, spolujezdci na motocyklech, řidiči malých motocyklů, spolujezdci na malých motocyklech, řidiči mopedů, spolujezdci na mopedech

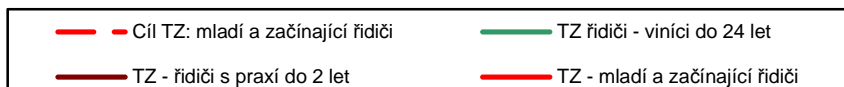
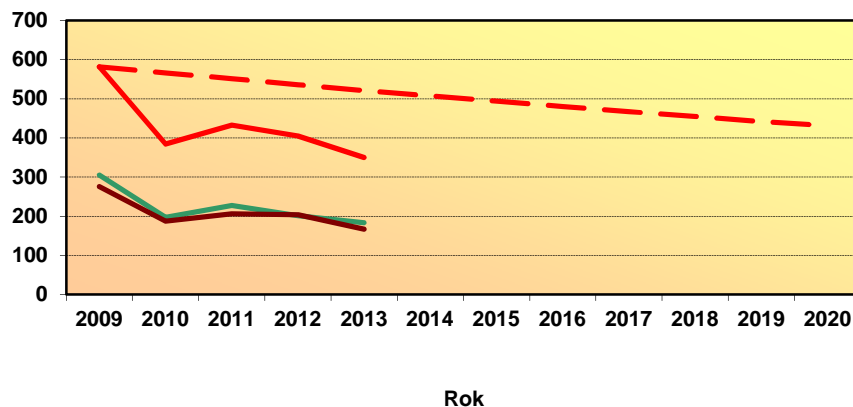


^{*)}Poznámka: řidiči motocyklu, spolujezdci na motocyklech, řidiči malých motocyklů, spolujezdci na malých motocyklech, řidiči mopedů, spolujezdci na mopedech

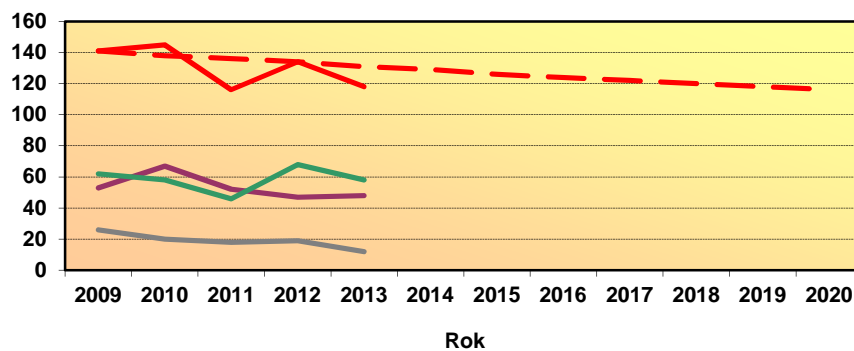
Graf 11: Počet usmrcených řidičů - viníků do 24 let a řidičů s praxí do 2 let



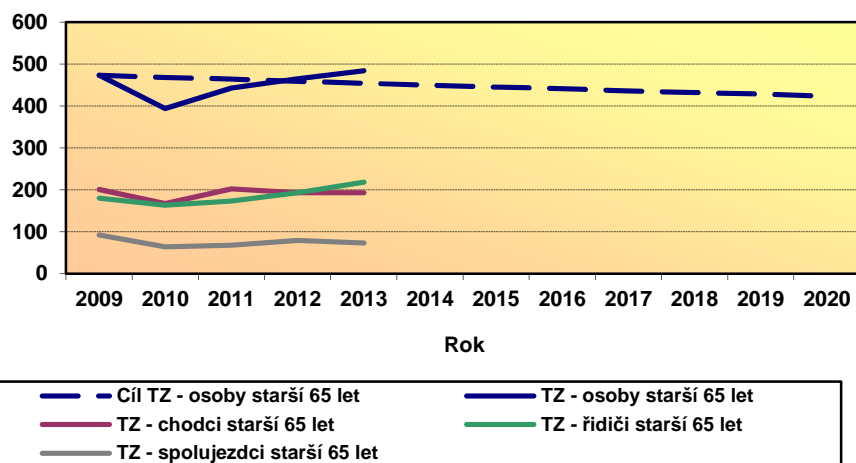
Graf 12: Počet těžce zraněných řidičů - viníků do 24 let a řidičů s praxí do 2 let



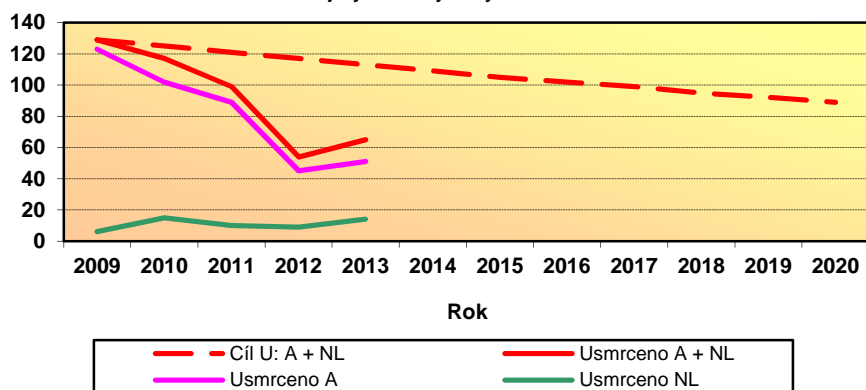
Graf 13: Počet usmrcených osob starších 65ti let



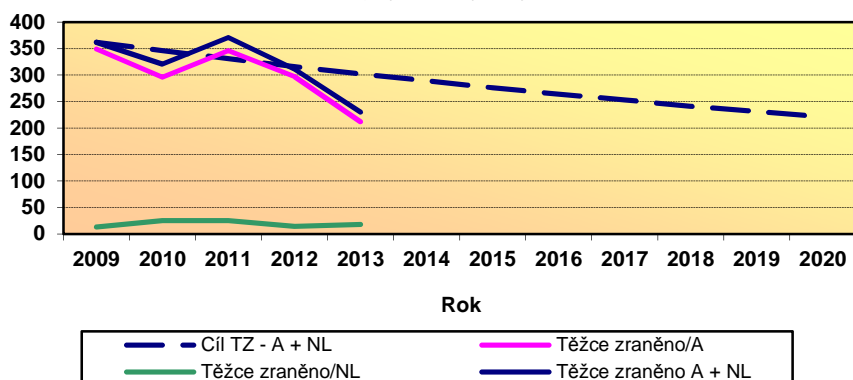
Graf 14: Počet těžce zraněných osob starších 65ti let

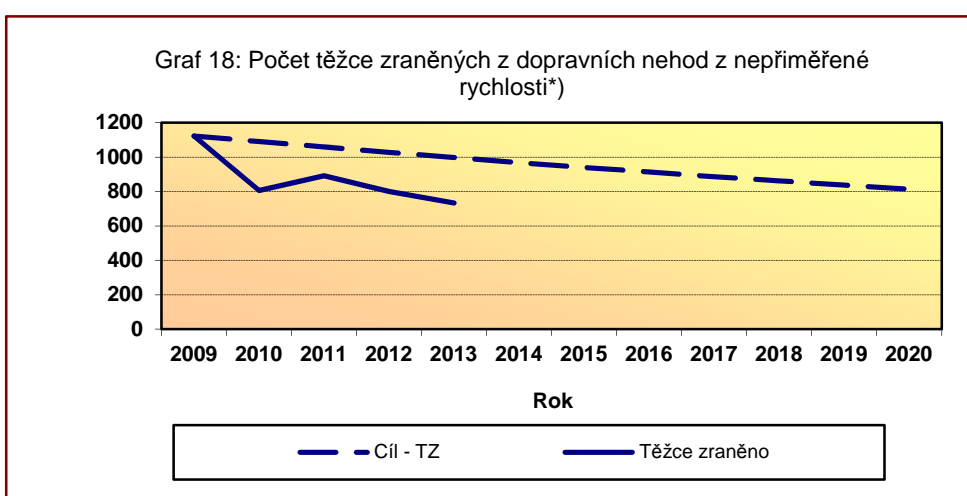
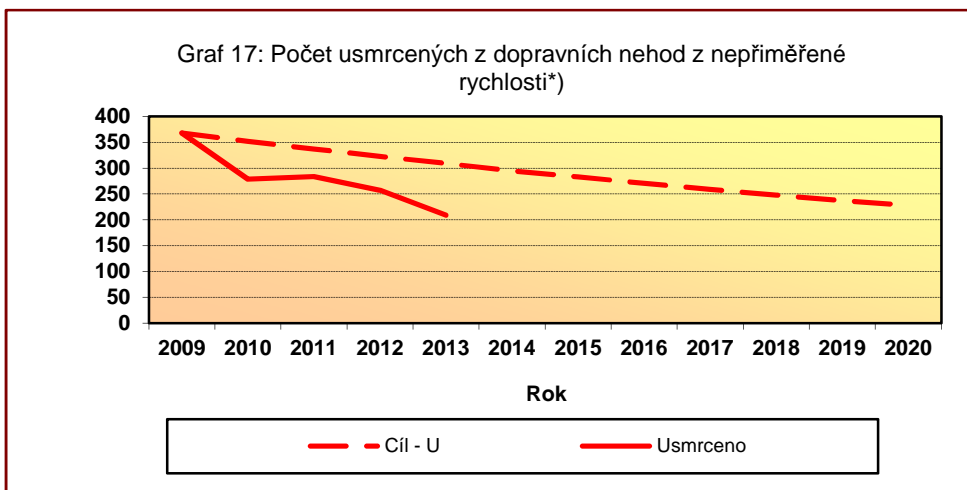


Graf 15: Počet usmrcených z dopravních nehod pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek

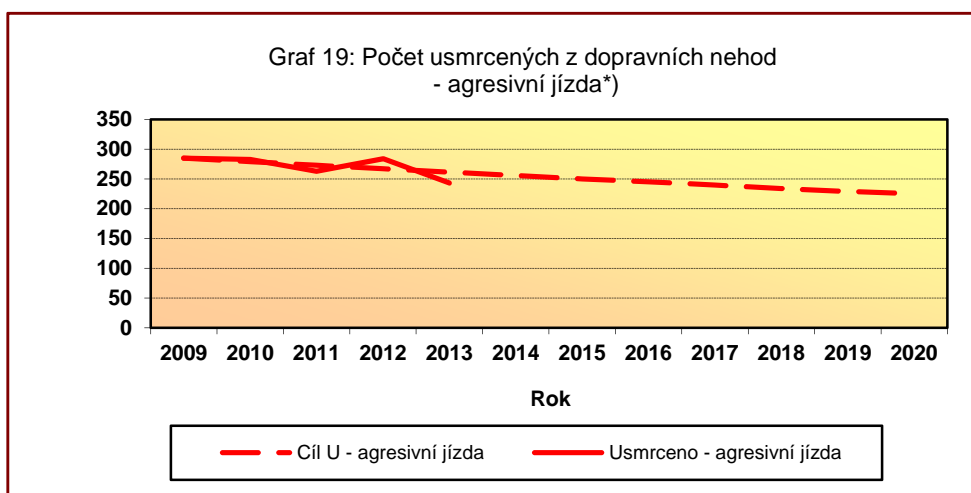


Graf 16: Počet těžce zraněných z dopravních nehod pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek

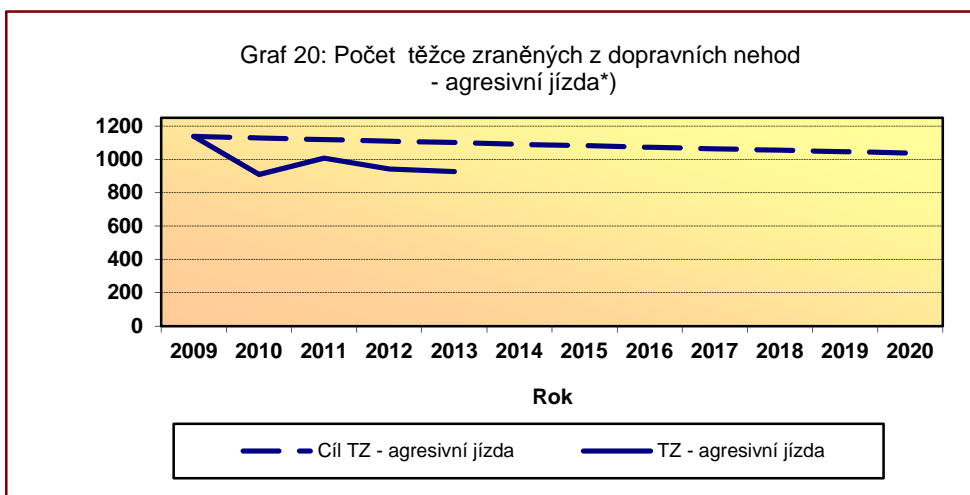




*) Poznámka: zejména nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky, nepřizpůsobení rychlosti stavu vozovky, nepřizpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu, jiný druh nepřiměřené rychlosti



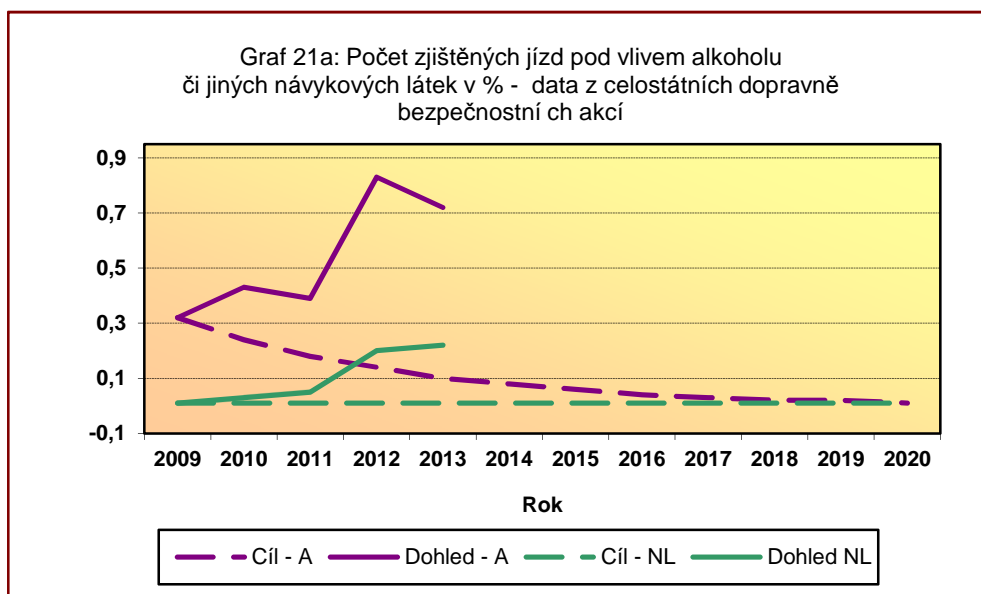
*) Poznámka: nesprávný způsob jízdy, nesprávné předjíždění, bezohledná, agresivní jízda



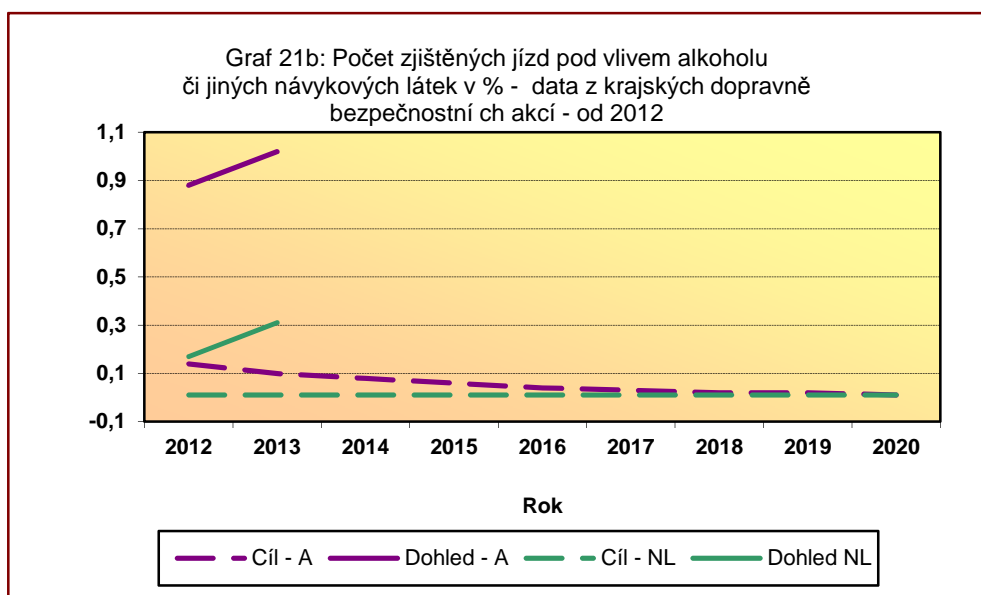
*) Poznámka: nesprávný způsob jízdy, nesprávné předjíždění, bezohledná, agresivní jízda

Nepřímé ukazatele podle Národní strategie BESIP v působnosti Policie ČR - řízení vozidla pod vlivem alkoholu

Hodnocení Policií ČR	
Jízda pod vlivem alkoholu	Do roku 2020 maximálně 0,01 % jízd pod vlivem alkoholu s obsahem alkoholu v krvi přesahujícím legální („nulovou“) hranici



Pozn.: prudký vzestup zjištěných jízd pod vlivem alkoholu aj. návykových látek byl způsoben zavedením kontrol na alkohol při každé silniční kontrole a zintenzivněním kontrol na jiné návykové látky s vybavením Policie ČR detektory návykových látek.



Shrnutí

+	<p>Pokles byl zaznamenán zejména u</p> <ul style="list-style-type: none"> - celkového počtu usmrcených osob (583) souvisejících s dopravními nehodami – jedná se o nejnižší počet usmrcených od roku 1990 (v roce 2003, kdy se začala připravovat Národní strategie BESIP České republiky, zemřelo na našich silnicích při dopravních nehodách 1319 osob); - celkového počtu těžce zraněných osob (2.782 osob) – nejnižší počet od roku 1990; - usmrcených z dopravních nehod zaviněných z nepřiměřené rychlosti (o 48) a těžce zraněných z dopravních nehod zaviněných z nepřiměřené rychlosti (o 66 osob); - pozitivní trend zaznamenáváme také u počtu usmrcených motocyklistů, u počtu usmrcených a těžce zraněných mladých a začínajících řidičů, u počtu usmrcených seniorů a u těžce zraněných z dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu.
-	<p>Cíl Národní strategie není naplňován u:</p> <ul style="list-style-type: none"> - těžce zraněných dětí (o 1 osobu); - usmrcených chodců (o 11 osob); - těžce zraněných chodců (o 36 osob); - usmrcených (o 3 osoby) a těžce zraněných cyklistů (o 95 osob); - těžce zraněných osob starších 65ti let (o 31 osob; k nárůstu došlo zejména u řidičů); - počtu zjištěných jízd pod vlivem alkoholu (nejhorší situace je ve Středočeském, Jihomoravském a Moravskoslezském kraji) a jízd pod vlivem jiných návykových látek (ve všech krajích, nejhorší situace je v Jihomoravském a Moravskoslezském kraji).

Vyhodnocení jednotlivých opatření
Resortního akčního plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v roce 2012

K 1.3.1	<p>Do konce roku 2015 vyškolit minimálně 96 odborníků dopravně inženýrských úseků Policie ČR pro provádění bezpečnostních inspekcí, případně bezpečnostních auditů (po 1 na každém krajském ředitelství policie a po 1 z každého dopravního inspektorátu).</p> <p>Z toho</p> <ul style="list-style-type: none"> • do konce roku 2013: 50 • v roce 2014: 30 • v roce 2015: 16
---------	---

K 31. prosinci 2012 měla Policie České republiky 2 vyškolené odborníky. V roce 2013 nebyl vyškolen žádný nový odborník. V současné době je zpracován návrh nové koncepce vzdělávání pro službu dopravní policie, ve které je zahrnut i kurz pro dopravní inženýry - auditory. Vzhledem k naplněnosti škol nově příchozími policisty (základní odborná příprava) není možné návrh realizovat vzhledem k omezeným kapacitám škol. Dalším důvodem, proč nedošlo k vyškolení dopravních inženýrů na auditory, je ta skutečnost, že došlo ke zrušení policejní školy MV v Jihlavě a tím pádem i k odlivu vysoce odborně erudovaných lektorů, kteří mohli tuto činnost zajišťovat. Bohužel v současné době nejsou školy MV kapacitně schopné takovéto vzdělání zajistit.

Součinnost při realizaci K 1.1	<p>Postupné uplatnění nástrojů směrnice (hodnocení dopadu na bezpečnost, bezpečnostní inspekce, odstraňování nehodových lokalit*) na silnicích I. a II. tříd a základní komunikační síti měst a obcí. **</p> <p>(podklady pro vyhodnocení)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Počet bezpečnostních inspekcí pozemních komunikací 2. Počet podnětů Policie ČR na odstranění rizikových lokalit
--------------------------------	--

Bezpečnostní inspekce podle zákona 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů:

:

	Počet provedených inspekci celkem	z toho na silnicích TEN-T	na ostatních silnicích I. třídy	II. třídy	III. třídy	Místní komunikace
Praha	13	0	0	0	0	13
Středočeský	97	0	9	27	23	38
Jihočeský	2	0	1	0	1	0
Plzeňský	8	0	2	4	1	1
Ústecký	205	0	42	53	38	72
Královéhradecký	1	1	0	0	0	0
Jihomoravský	0	0	0	0	0	0
Moravskoslezský	0	0	0	0	0	0
Olomoucký	4	0	1	2	1	0
Zlínský	0	0	0	0	0	0
Vysočina	21	0	0	19	2	0
Pardubický	7	1	0	2	4	0
Liberecký	22	6	2	4	3	7
Karlovarský	0	0	0	0	0	0
Celkem ČR	380	8	57	111	73	131

Kromě inspekci podle zákona 13/1997 Sb., provádí Policie ČR také inspekce míst, kde došlo ke smrtelným dopravním nehodám:

	Počet provedených inspekci celkem	z toho na silnicích TEN-T	na ostatních silnicích I. třídy	II. třídy	III. třídy	Místní komunikace
Praha	22	0	9	15	5	6
Středočeský	81	7	24	30	14	6
Jihočeský	53	0	22	19	8	4
Plzeňský	41	6	9	15	5	6
Ústecký	57	5	23	12	5	12
Královéhradecký	35	8	10	4	7	6
Jihomoravský	51	11	8	11	15	6
Moravskoslezský	62	6	27	6	12	11
Olomoucký	28	1	10	9	4	4
Zlínský	33	0	10	7	13	3
Vysočina	40	7	7	19	3	4
Pardubický	30	6	8	8	5	3
Liberecký	20	6	8	4	1	1
Karlovarský	8	0	4	2	0	2
Celkem ČR	561	63	179	161	97	74

Rizikové lokality

	Počet podnětů k odstranění rizikových míst celkem	z toho na silnicích TEN-T	na ostatních silnicích I. třídy	II. třídy	III. třídy	Místní komunikace
Praha	49	0	2	0	0	47
Středočeský	144	0	43	41	34	26
Jihočeský	11	0	6	2	1	2
Plzeňský	22	0	5	7	5	5
Ústecký	206	7	42	43	27	87
Královéhradecký	4	0	1	1	0	2
Jihomoravský	70	8	29	7	11	15
Moravskoslezský	29	5	5	3	7	9
Olomoucký	8	0	5	0	2	1
Zlínský	17	0	3	2	7	5
Vysočina	32	2	10	15	4	1
Pardubický	57	9	28	11	5	4
Liberecký	64	12	7	12	10	23
Karlovarský	1	0	1	0	0	0
Celkem ČR	714	43	187	144	113	227

K 5.2	Provádět kontrolu křižovatek pozemních komunikací, zejména v místech dopravních nehod se smrtelným následkem.
-------	---

	Počet křižovatek podrobených kontrole celkem	z toho dálnice a rychlostní komunikace	z toho silnice I. třídy	z toho silnice II. třídy	z toho silnice III. třídy	z toho místní komunikace
Praha	107	0	1	1	0	105
Středočeský	140	0	18	30	31	61
Jihočeský	13	0	6	1	2	4
Plzeňský	7	0	0	2	3	2
Ústecký	394	0	52	85	89	168
Královéhradecký	3	0	0	1	1	1
Jihomoravský	174	0	21	37	36	80
Moravskoslezský	74	0	13	18	12	31
Olomoucký	13	0	5	0	4	4
Zlínský	6	0	3	3	0	0
Vysočina	72	0	20	23	18	11
Pardubický	31	0	8	5	10	8
Liberecký	18	0	3	5	1	9
Karlovarský	5	0	0	0	0	5
Celkem ČR	1057	0	150	211	207	489

K 7.5

Provádět kontrolu křížení železničního přejezdu a pozemní komunikace

	Počet kontrol celkem	z toho silnice I. třídy	z toho silnice II. třídy	z toho silnice III. třídy	z toho místní komunikace	Počet podnětů k odstranění nedostatků
Praha	7	0	0	0	7	5
Středočeský	70	1	12	48	9	13
Jihočeský	14	0	2	10	2	1
Plzeňský	31	1	2	2	26	3
Ústecký	459	35	125	164	135	37
Královéhradecký	6	0	0	2	4	0
Jihomoravský	105	3	18	36	48	18
Moravskoslezský	85	13	16	17	39	9
Olomoucký	14	1	5	4	4	6
Zlínský	21	2	2	5	12	3
Vysočina	27	1	8	14	4	6
Pardubický	14	0	1	3	10	4
Liberecký	3	0	0	2	1	0
Karlovarský	8	0	1	2	5	1
Celkem ČR	864	57	192	309	306	106

Počet kontrol, zejména na silnicích nižších tříd, i počet podnětů k odstranění nedostatků vzrostl meziročně o více než polovinu.

Dopravní nehody na železničních přejezdech za rok 2013 (data od Drážní inspekce):

	Usmrceno	Zraněno	Dopravní nehody na přejezdech			Zabezpečení přejezdu		
			Celostátní trať	Regionální trať	Vlečka	K	PZS	PZZ
Praha	0	0	0	0	0	0	0	0
Středočeský	5	21	12	20	3	21	9	5
Jihočeský	1	6	9	10	0	11	8	0
Plzeňský	1	11	7	8	1	4	12	0
Ústecký	3	5	9	7	0	6	7	3
Královéhradecký	4	4	8	4	0	7	5	0
Jihomoravský	0	7	6	5	0	3	5	3
Moravskoslezský	2	21	10	8	9	14	11	2
Olomoucký	0	2	4	6	0	4	4	2
Zlínský	5	3	4	7	2	6	5	2
Vysočina	1	1	4	2	0	0	6	0
Pardubický	1	2	3	3	1	3	4	0
Liberecký	0	4	5	1	0	1	5	0
Karlovarský	0	0	0	2	0	1	1	0
Celkem ČR	23	87	81	83	16	81	82	17

K - přejezd zabezpečen výstražným křížem

PZS - přejezd zabezpečen světelnou signalizací (bez závor)

PZZ - přejezd zabezpečen světelnou signalizací se závorami

Nejhorší situace co do následků dopravních nehod na železničních přejezdech byla v roce 2013 ve Středočeském a Moravskoslezském kraji (v Moravskoslezském kraji stoupl meziročně počet usmrčených o 2 osoby a počet zraněných o 16 osob), meziročně se zvýšil počet usmrčených osob ve Zlínském kraji (o 5).

Výrazně se oproti loňskému roku zlepšila situace v Jihočeském kraji (- 4 usmrčení; - 9 zraněných osob) a na Vysočině (- 22 zraněných osob).

Nejbezpečnější jsou dlouhodobě železniční přejezdy se světelnou signalizací a závorami.

V roce 2013 zjistila dopravní policie 1557 přestupků na železničních přejezdech, z toho 1518 vyřešila blokově.

K 8.8	Počet vytipovaných úseků pozemních komunikací pro instalaci proměnného dopravního značení (dálnice, rychlostní komunikace, ostatní pozemní komunikace)
-------	--

	Byl vznesen požadavek na vytipování vhodných úseků pro osazení proměnného dopravního zařízení ANO-NE	Počet nově vytipovaných úseků dálnic	Počet nově vytipovaných úseků rychlostních komunikací	Počet nově vytipovaných úseků na jiných komunikacích
Praha	Ne	0	0	0
Středočeský	Ano	0	0	1
Jihočeský	Ne	0	0	0
Plzeňský	Ano	0	0	1
Ústecký	Ne	0	0	0
Královéhradecký	Ne	0	0	0
Jihomoravský	Ano	0	0	1
Moravskoslezský	Ne	0	0	0
Olomoucký	Ne	0	0	0
Zlínský	Ne	0	0	0
Vysočina	Ne	0	0	0
Pardubický	Ne	0	0	0
Liberecký	Ne	0	0	0
Karlovarský	Ne	0	0	0
Celkem ČR	Ne	0	0	3

K 8.10	Modernizace telefonních center tísňového volání pro příjem a zpracování tísňového volání eCall dle harmonogramu (do roku 2020) <i>Dílní opatření: Zpracování harmonogramu postupného vybavení jednotlivých center a jejich napojení do JSDI (s termíny a finančními nároky). Termín: do konce roku 2013</i>
--------	--

Snahy o zavedení služby e-Call probíhají již téměř deset let, původní termín zavedení služby byl stanoven na 1.1.2009. Tento termín byl již několikrát posunut, se zavedením služby se počítá k 1. říjnu 2015, ale uvažuje se i možnosti dalšího odsunutí termínu. Předpokladem pro realizaci harmonizované celoevropské tísňové linky je přijetí následujících legislativních aktů:

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady o požadavcích na schválení typu pro zavedení palubního systému e-Call a o změně směrnice 2007/46/ES,

- Rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady o zavedení interoperabilní služby e-Call v celé EU.

Projednávání těchto návrhů bylo zařazeno na program jednání Evropského parlamentu až v únoru 2014.

Z výše uvedených důvodů nebyla v roce 2013 provedena modernizace žádného centra tísňového volání pro příjem e-Call, nebylo možné splnit ani dílčí opatření. Harmonogram postupného vybavení jednotlivých center a jejich napojení do JSDI bude stanoven až v závislosti na podmínkách uložených v přijatých legislativních předpisech.

K 8.11	Napojení informace e-Call do systému Jednotného systému dopravních informací (<i>Termín: do konce roku 2020</i>)
--------	--

Napojení není zatím provedeno (zdůvodnění viz výše). Po vybudování nové technologie telefonních center tísňového volání bude vytvořen informační tok do Jednotného systému dopravních informací.

V 1.1.1	Zajištění intenzivních silničních technických kontrol, především nákladních vozidel.
---------	--

	Počet případů nevyhovujícího technického stavu (všech vozidel)	Počet kontrol užitkových vozidel	Z toho počet zjištěných závad v technickém stavu nákladních vozidel	Tj. %	Meziroční rozdíl v %	Z toho počet zjištěných závad v technickém stavu autobusů	Tj. %	Meziroční rozdíl v %
Praha	9 313	1 435	223	15,5	9,5	94	6,6	6,2
Středočeský	16 046	4 036	431	10,7	3,7	14	0,3	-0,1
Jihočeský	5 395	774	270	34,9	17,9	5	0,6	0,1
Plzeňský	9 596	7 553	2 015	26,7	10,7	9	0,1	-0,2
Ústecký	9 168	5 105	1 594	31,2	13,2	18	0,4	0,1
Královéhradecký	5 058	263	204	77,6	43,6	0	0,0	-0,3
Jihomoravský	11 900	2 510	1 690	67,3	50,3	35	1,4	0,6
Moravskoslezský	5 887	2 930	901	30,8	17,8	11	0,4	0,1
Olomoucký	4 271	5 301	1 535	29,0	1,0	7	0,1	-0,1
Zlínský	1 920	1 462	292	20,0	13,0	4	0,3	0,3
Vysočina	5 050	1 167	313	26,8	12,8	8	0,7	0,6
Pardubický	2 248	1 755	190	10,8	-0,2	0	0,0	0,0
Liberecký	2 674	1 564	117	7,5	3,5	1	0,1	0,0
Karlovarský	2 985	1 938	403	20,8	-1,2	37	1,9	-0,3
Celkem ČR	91 511	37 793	10 178	ø 29,3	ø 14	243	ø 0,9	ø 0,5 %

Procentuální množství závad zjištěných při kontrolách nákladních vozidel zejména v Královéhradeckém kraji (77,6 %), Jihomoravském kraji (67,3 %), ale i dalších krajích, svědčí o zanedbané údržbě nákladních vozidel ze strany provozovatelů, případně o nekvalitní práci některých stanic technické kontroly. Průměrně u každého třetího kontrolovaného nákladního vozidla byla zjištěna závada.

Policie České republiky se ve spolupráci s dalšími oprávněnými kontrolními orgány zaměřuje také na kontrolu přetížených nákladních vozidel. V roce 2013 bylo porušení zjištěno u 40 % kontrolovaných vozidel.

Kontrolní vážení 2010 - 2013

Rok	2010	2011	2012	2013
Počet kontrol	3 665	8 688	5 759	4 551
Z toho počet porušení	1 081	2 055	2 005	1 810
Vyřízeno na místě	811	1 831	1 780	1 513
Kč	2 870 297	5 017 300	4 697 301	3 391 600
Oznámení na řidiče	154	206	194	275
Oznámení provozovatele	407	902	1096	1301
Zákaz další jízdy	628	1 905	2 006	1762

Při silničních technických kontrolách bylo v roce 2013 zjištěno také 1117 závad brzdového zařízení, z toho 807 (72 %) u vozidel registrovaných v ČR.

Z důvodu technické závady vozidla bylo v roce 2013 zaviněno 464 nehod. Při těchto nehodách bylo zraněno 90 osob, k usmrcení zúčastněných osob naštěstí nedošlo. Nejčastější příčinou bylo nesprávné uložení nákladu - celkem 117 nehod, následuje tzv. jiná technická závada (např.: upadnutí výfuku, rozbití čelního skla, zlomení přední vidlice nebo prasknutí sedla u jednostopých vozidel apod.) – 84 nehod. Celkem 82 nehod bylo zaviněno defektem pneumatiky způsobeným průrazem nebo náhlým únikem vzduchu, z důvodu upadnutí kola evidujeme dalších 65 nehod apod.

Intenzita a množství silničních kontrol na pozemních komunikacích je závislá na několika faktorech, zejména:

a) na technickém vybavení Policie ČR

V roce 2010 předložila Policie České republiky projekt „Prevence mimořádných událostí v nákladní přepravě“. Jeho cílem bylo zřízení zvláštní technické skupiny v rámci Policie ČR pro kontrolu vozidel podle přímo použitelných předpisů Evropského společenství (včetně materiálně technického vybavení a personálního zajištění). Projekt byl na základě opatření uloženého v Resortním akčním plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu předložen odboru strukturálních fondů MV se žádostí o spolufinancování z evropských fondů - kapitoly I 3.4. Náklady na realizaci projektu byly vyčísleny v roce 2010 na 51 mil. Kč. Projekt nebyl z důvodů úsporných opatření (nedostatečných prostředků pro spolufinancování) schválen. Zřízení zvláštních technických skupin v rámci Policie ČR by výrazně přispělo ke zvýšení počtu silničních technických kontrol v jednotlivých krajích.

b) na početních stavech dopravních policistů a zajištění nezbytného systémového odborného vzdělávání

Reduktivní systemizace služebních míst policistů v uplynulých letech se negativně dotkla i Služby dopravní policie. To platí zejména pro oblast přímého dohledu nad bezpečností a plynulostí silničního provozu, na který jsou současně kladeny zvýšené nároky, zejména

v souvislosti s rekonstrukcí dálnice D1. Dalším faktorem, který vyvolává potřebu personálního navýšení služby dopravní policie, je rozvoj dálniční sítě v České republice a legislativní převedení některých pozemních komunikací do režimu dálnice. Ředitelství služby dopravní policie proto ve spolupráci s krajskými ředitelstvími policie zpracovalo analýzu potřeb dopravní policie pro období let 2014 – 2020, která vychází z rámce Evropské strategie bezpečnosti silničního provozu a jejího národního rozpracování - Národní strategie bezpečnosti silničního provozu do roku 2020. Hlavním kritériem analýzy byla schopnost policie zajistit v teritoriu nepřetržitý výkon služby se zohledněním zátěže podle maximální hustoty silničního provozu stanovené na základě sčítání dopravy v roce 2010 a hustoty silniční sítě dle statistik Českého statistického úřadu. Takto byly definovány minimální početní stavy jednotlivých organizačních článků služby dopravní policie v celé České republice. V období do roku 2016 se podle harmonogramu počítá s posílením základních útvarů o 414 policistů a se zřízením nových dálničních oddělení se 108 policisty. Takto nastavené početní stavy by znamenaly výrazné zefektivnění plnění úkolů služby dopravní policie i v oblasti silničních technických kontrol. Výše uvedená analýza potřeb dopravní policie pro období let 2014 – 2020 je součástí tzv. „Bílé knihy Policie České republiky“ zpracované v roce 2013. Opatření týkající se personálního zajištění dálničních oddělení, včetně vytvoření zázemí pro tato oddělení, je i součástí aktualizované Dopravní politiky do roku 2020.

Silniční kontroly (ať už se jedná o kontroly technického stavu vozidel, kontrolní vážení nákladních vozidel či kontroly podle mezinárodních dohod o přepravě nebezpečných věcí či dohod o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě) vyžadují pravidelné školení osob, které tyto kontroly provádějí. V současné době tato školení zajišťuje pro Policii České republiky Centrum služeb pro silniční dopravu (příspěvková organizace Ministerstva dopravy, dále jen „CSPSD“), částečně je tato problematika součástí vzdělávacích kurzů pro službu dopravní policie zajišťovaných školami MV. Současná kapacita těchto kurzů (omezené možnosti CSPSD a škol MV) nenaplnuje požadavky Ředitelství služby dopravní policie.

Zpracován byl návrh nové koncepce vzdělávání pro službu dopravní policie. Vzhledem k tomu, že došlo z úsporných důvodů ke zrušení policejní školy v Jihlavě, a tím pádem i k odlivu vysoce odborně erudovaných lektorů, kteří mohli tuto činnost zajišťovat, není v současné době možné, aby policejní školy toto vzdělávání zajistily, a to z kapacitních důvodů.

- c) na nedostatečném počtu kontrolních míst, zejména pro kontroly užitkových vozidel (technický stav, kontrolní vážení, kontroly podle Evropské dohody o přepravě nebezpečných věcí /ADR/, kontroly podle Evropské dohody o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě /AETR/ apod.),

Policie České republiky dlouhodobě upozorňuje na skutečnost, že počet kontrolních míst, kde lze odstavit nákladní vozidlo a provést kontrolu, je naprosto nedostatečný. V rámci výstavby nových úseků komunikací nejsou budována žádná kontrolní stanoviště, stávající stanoviště nejsou udržována nebo jsou postupně rušena, či pronajímána soukromým subjektům. Nedostatečný je i počet odstavných ploch pro kamiony, jako základní podmínka pro realizaci povinné bezpečnostní přestávky.

V roce 2012 a opakovaně v roce 2013 projednalo Ředitelství služby dopravní policie PP ČR s vedením Ředitelství silnic a dálnic „Dohodu o některých zásadách užívání pomocných silničních pozemků a příslušenství dálnic ve správě Ředitelství silnic a dálnic ČR“, avšak z důvodu změn ve vedení Ředitelství silnic a dálnic nebyla tato dohoda do

současné doby uzavřena. Opatření týkající se výstavby nových odstavných ploch a kontrolních míst je součástí aktualizované Dopravní politiky do roku 2020.

Legislativní opatření

Ke zlepšení situace v oblasti technického stavu provozovaných vozidel se ve spolupráci s Odborem legislativy a Odborem provozu silničních vozidel Ministerstva dopravy připravuje legislativní návrh týkající se odebrání osvědčení o registraci vozidel, u nichž Policie České republiky zjistí při silniční technické kontrole vážnou nebo nebezpečnou závadu. Návrh se týká i vozidel po vážné dopravní nehodě, která podle současné právní úpravy nemusí po opravě podstoupit přezkoumávání technického stavu ve stanici technické kontroly, pokud dosavadní platnost jejich silniční kontroly nevypršela. Toto legislativní řešení bylo doporučeno i usnesením č. 45 Rady vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu ze dne 11. dubna 2013.

V 1.1.2	V případě vozidel, u nichž byla shledána závažná závada technického stavu bezprostředně po úspěšně provedené prohlídce v STK nebo v takové době po provedení technické kontroly, kdy je zřejmé, že závada existovala již při této kontrole, předá Policie podnět k dalším opatřením vůči STK MD.
---------	--

Z důvodů vysokého počtu zjištěných závad u nákladních vozidel v posledních letech došlo v roce 2012 k dohodě mezi Policií ČR a Ministerstvem dopravy o předávání podnětů k zahájení správního řízení v těch případech, kdy se při silniční technické kontrole zjistí jednoznačné pochybení stanice technické kontroly či konkrétních kontrolních techniků. V roce 2013 bylo Ministerstvu dopravy předáno 8 takových podnětů.

V 1.2	Zajištění dohledu Policie ČR podle zákona 111/1994 Sb., ve znění pozdějších předpisů (vybavení vozidla doklady předepsanými tímto zákonem, označení vozidla, dodržování doby řízení vozidla, bezpečnostních přestávek a doby odpočinku řidičů ad.).
-------	---

	Počet zkontrolovaných řidičů vozidel přepravy osob	Z toho počet zjištěných závad	Tj. %	Počet zkontrolovaných řidičů vozidel nákladní dopravy	Z toho počet zjištěných závad	Tj. %	Počet zkontrolovaných vozidel podle dohody ADR	Z toho počet zjištěných závad	Tj. %
Praha	429	156	36,36	2760	479	17,36	44	7	15,91
Středočeský	266	20	7,52	8581	731	8,52	91	5	5,49
Jihočeský	79	21	26,58	2970	416	14,01	26	1	3,85
Plzeňský	258	27	10,47	6897	532	7,71	86	6	6,98
Ústecký	151	32	21,19	7103	881	12,40	145	18	12,41
Královéhradecký	37	14	37,84	1615	202	12,51	32	7	21,88
Jihomoravský	478	31	6,49	11970	678	5,66	421	25	5,94
Moravskoslezský	156	14	8,97	6120	569	9,30	135	48	35,56
Olomoucký	95	22	23,16	6708	240	3,58	24	2	8,33
Zlínský	54	7	12,96	2269	190	8,37	61	3	4,92
Vysočina	88	5	5,68	3220	156	4,84	28	6	21,43
Pardubický	14	1	7,14	1797	244	13,58	30	1	3,33
Liberecký	37	3	8,11	1982	206	10,39	47	6	12,77
Karlovarský	98	38	38,78	2275	536	23,56	75	7	9,33
Celkem ČR	2240	391	17,46	66267	6060	9,14	1245	142	11,41

Ú 3.1.	Preventivně informační aktivity zaměřené na nebezpečí plynoucí z užívání alkoholu aj. návykových látek pro účastníky provozu na pozemních komunikacích, zejména řidiče
--------	--

Preventivně informační aktivity zaměřené na nebezpečí plynoucí z užívání alkoholu a návykových látek byly realizovány Policií ČR formou celostátních, regionálních či lokálních akcí.

Celostátní kampaň nazvaná „Řídím, piju nealko“ je Policií ČR realizována ve spolupráci s Českým svazem pivovarů a sladoven, případně dalšími subjekty. Cílem projektu bylo informovat řidiče o rizicích spojených s řízením vozidla po požití alkoholu a tím přispět ke snižování počtu dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu. Již třetí ročník kampaně byl realizován v období Velikonoc a letních prázdnin a byl propojen s dopravně bezpečnostními akcemi dopravní policie.

Krajská ředitelství policie organizovala v rámci své preventivní činnosti řadu informačních aktivit, jejichž cílovými skupinami byli řidiči motorových vozidel, cyklisté i chodci, a to především formou besed a přednášek. Preventivní Police ČR se zaměřili zejména na právní důsledky řízení vozidla pod vlivem alkoholu a způsobilost řídit vozidlo. Pozornost byla věnována i jiným návykovým látkám a účinkům některých léků na pozornost a řízení vozidla.

V roce 2013 byly realizovány např. tyto projekty: „Správný cyklista“ zaměřený na řízení jízdního kola pod vlivem alkoholu (Pardubický kraj), besedy zaměřené na středoškolské studenty: „Trestní odpovědnost mladistvých“ (Liberecký kraj), nebo „Nedej šanci drogám“ (Jihomoravský kraj), „Nejsi tu sám aneb Šťastný návrat domů“ – akce zaměřená na motocyklisty (Jihomoravský kraj), preventivní dechové zkoušky před odjezdem účastníků hromadných akcí, např. hudebního festivalu Masters of rock či velkých automobilových akcí (Zlínský kraj) a další. Na některých akcích si účastníci mohli vyzkoušet pohyb v tzv. speciálních 3D brýlích, které simulují vnímání pod vlivem alkoholu či drog. Všechny aktivity

zaměřené na alkohol a návykové látky byly doplněny prezentací v médiích. V roce 2013 byly projekty zaměřené na alkohol a návykové látky důsledně věnované také cyklistům.

Muzeum Policie ČR: Problematika nebezpečí užívání alkoholu aj. návykových látek byla v roce 2013 také součástí přednášek pro mladé a začínající řidiče v Muzeu Policie ČR.

Ú 3.2	Odborná spolupráce při vytvoření výukového a metodického materiálu vhodného pro preventivní působení v oblasti užívání alkoholu a jiných návykových látek účastníky silničního provozu, jejich zařazení do osnov povinné výuky v autoškolách.
-------	---

Opatření je v gesci Ministerstva dopravy. Ministerstvo vnitra, Ministerstvo školství a Ministerstvo zdravotnictví jsou spolugestory z titulu své odborné působnosti.

V roce 2013 byl v legislativním procesu věcný záměr o autoškolství. Podle tohoto návrhu by příprava a kvalifikační zkoušky uchazečů o získání průkazu profesní způsobilosti řidiče měly projít zásadními změnami. Jejich součástí budou i změny v osnovách povinné výuky v autoškolách, které zahrnou i preventivní působení na řidiče v oblasti užívání alkoholu, léků aj. návykových látek. Návrh však nebyl přijat z důvodů ukončení činnosti Poslanecké sněmovny. Jeho znovupředložení se předpokládá v srpnu 2014.

Odborné útvary Ministerstva vnitra i Policie ČR jsou připraveny poskytnout na požádání hlavního gestora potřebnou součinnost.

Ú 5.2.1	Vytvořit Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu
---------	--

Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu byl vytvořen v roce 2012 (č.j.: MV-107309-4/OBP-2012) a schválen ministrem vnitra 29. listopadu 2012.

Ú 5.2.2	Zpracování podkladů pro vyhodnocení plnění opatření RAP a Národní strategie v daném kalendářním roce (s daty do 31. 12. kalendářního roku)
Ú 5.2.4	Každoročně vyhodnotit plnění opatření RAP a stanovit priority na další období.

Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu se každoročně vyhodnocuje na základě podkladů zaslaných jednotlivými gestory, a to do 30. dubna následujícího kalendářního roku.

Ú 5.2.3	Zpracování podkladů pro informaci vládě České republiky o plnění opatření Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v gesci či spolugesci MV.
---------	--

O vyhodnocení plnění opatření uvedených v Národní strategii je vláda každoročně informována, a to vždy do 31. května každého kalendářního roku.

Opatření Národní strategie BESIP v gesci Ministerstva vnitra a Policie ČR byla vyhodnocena formou elektronického dotazníku zveřejněného na webových stránkách Ministerstva dopravy www.ibesip.cz v požadovaném termínu.

Ú 7.2	Podpora přijetí nástrojů, které motivují účastníky silničního provozu k dobrovolné akceptaci společností požadovaného chování.
-------	--

Dne 19. února 2013 nabyl účinnosti zákon č. 297/2011 Sb., kterým se novelizuje zákon č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů a zavádí odpovědnost provozovatele vozidla za dodržování vybraných pravidel silničního provozu při užití vozidla na pozemní komunikaci (§ 125f až § 125h). Legislativní úprava motivuje k zaplacení finanční částky oproti dosavadnímu vymlouvání se na tzv. „osobu blízkou“ a vyvíjí tlak na dodržování dopravních předpisů řidiči (především právnických osob).

Druhým motivačním nástrojem je Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2011/82/EU o usnadnění přeshraniční výměny informací o dopravních deliktech v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Jejím cílem je zajistit vyšší ochranu účastníků silničního provozu usnadněním přeshraniční výměny informací o vybraných dopravních deliktech, které byly spáchány vozidlem registrovaným v jiném členském státě EU, než je stát deliktu, a usnadnit vymahatelnost práva. Transpozice směrnice měla být dokončena do 7. listopadu 2013. V roce 2013 byla připravena v této souvislosti transpoziční novela zákona 361/2001 Sb., o silničním provozu, která však nebyla přijata z důvodů ukončení činnosti Poslanecké sněmovny. Návrh bude předložen znovu v roce 2014.

V roce 2013 nebyl přijat žádný významný právní či jiný obdobný nástroj, který by podpořil akceptaci požadovaného chování účastníky silničního provozu.

Významným instrumentem pro motivaci k dodržování pravidel silničního provozu a ohleduplnému chování na pozemních komunikacích tak byla v roce 2013 zejména preventivní činnost Policie ČR.

Policie ČR realizovala řadu preventivních aktivit zaměřených na viditelnost, bezpečnou jízdu na kole, používání návykových látek v dopravě, technický stav vozidel apod., při nichž motivovala účastníky silničního provozu k požadovanému chování drobnými preventivními dárky – např. reflexními prvky, měřidlem hloubky vzorku v pneumatikách apod.

Také Nadace BESIP, v jejíž správní radě je i zástupce Ministerstva vnitra, využívala pro motivování účastníků silničního provozu k požadovanému chování interaktivní komunikaci s účastníky silničního provozu. V roce 2013 podpořila akci „Na kole jen s přilbou“, která proběhla v horských oblastech a vybraných cyklistických regionech České republiky. Svou záštitou projekt podpořili např. olympijský vítěz Aleš Valenta, letecký akrobat Martin Šonka, mistr světa v biketriálu Martin Šimůnek a fotbalista Luděk Zelenka. Záštitu nad akcí převzala i olympijská vítězka a mistryně světa v rychlobruslení Martina Sáblíková a paralympijský vítěz v cyklistice Jiří Ježek – oba sportovci Centra sportu Ministerstva vnitra. Blíže viz opatření Ú 8.1.7.



Ú 8.1.1	Využívat kontrol tachografů pro kontrolu dodržování nejvyšší povolené rychlosti vozidla
---------	---

	Počet zkontrolovaných tachografů	- z toho přestupků překročení nejvyšší povolené rychlosti	Tj. %
Praha	3 174	35	1,1
Středočeský	8 707	103	1,2
Jihočeský	3 022	141	4,7
Plzeňský	7 031	171	2,4
Ústecký	7 185	29	0,4
Královéhradecký	1 642	10	0,6
Jihomoravský	12 384	308	2,5
Moravskoslezský	6 224	109	1,8
Olomoucký	6 807	19	0,3
Zlínský	2 308	3	0,1
Vysočina	3 301	36	1,1
Pardubický	1 806	0	0,0
Liberecký	2 018	26	1,3
Karlovarský	2 352	46	2,0
Celkem ČR	67 961	1 036	Ø 1,4

Kontrolám tachografů se velmi intenzívně věnuje zejména Jihomoravský a Středočeský kraj. V roce 2013 vzrostl téměř 4 x počet provedených kontrol tachografů oproti roku 2012. Pravidelné a intenzivní kontroly se také pozitivně projeví na snížení počtu zjištěných nedostatků – včetně krajů, které měly v loňském roce vysoké počty zjištěných překročení nejvyšší povolené rychlosti.

K výraznému navýšení počtu kontrol tachografů a snížení počtu zjištěných nedostatků došlo meziročně např. v Ústeckém a Libereckém kraji. Největší procentuální podíl překročení nejvyšší povolené rychlosti byl v roce 2013 zjištěn v Jihočeském kraji.

Ú 8.1.2	Kontroly Policie ČR zaměřit na dodržování rychlostních limitů
---------	---

Rychlost	Počet dopr. nehod - rychlost	z toho v obci (v %)	Počet usmrc. osob - rychlost	z toho v obci (v %)	těžce zraněno - rychlost	z toho v obci (v %)	lehce zraněno - rychlost	z toho v obci (v %)	Rychlostní delikty v obci	Rychlostní delikty mimo obec	Počet hodin měření rychlosti celkem	z toho v obci (v %)
Praha	1 223	100	5	100	23	100	202	100	16851	181	4797	94,60
Středočeský	2 631	33,1	25	12,0	134	26,1	858	24,2	20759	9979	20559	47,52
Jihočeský	848	36,9	22	18,2	52	19,2	508	21,5	8007	4517	8023	48,56
Píseňský	902	44,2	21	38,1	38	44,7	491	38,3	13733	4136	11944	44,50
Ústecký	1 551	50,9	19	31,6	66	18,2	501	33,7	10962	8552	8284	45,99
Královéhradecký	829	51,5	13	15,4	34	55,9	301	35,9	11621	973	10487	66,53
Jihomoravský	1 104	48,3	22	40,9	63	20,6	641	32,4	11714	6914	16766	42,93
Moravskoslezský	1 343	64,0	23	52,2	88	56,8	553	52,6	11838	3359	8969	66,16
Olomoucký	753	42,1	12	16,7	44	31,8	276	27,5	14140	2099	7528	60,83
Zlínský	540	45,6	14	21,4	46	19,6	250	29,6	6776	1747	5380	71,67
Vysočina	933	21,5	8	12,5	39	20,5	460	14,1	7559	2746	7215	53,76
Pardubický	709	46,7	13	38,5	44	34,1	361	28,8	4991	1033	3620	74,81
Liberecký	792	47,7	11	27,3	34	44,1	387	28,2	4186	3023	3768	57,14
Karlovarský	475	41,7	1	0,0	29	20,7	215	27,0	3106	1235	1953	54,43
Celkem ČR	14 633	48,4	209	30,1	734	33,5	6 004	32,8	146243	50494	119293	55,05

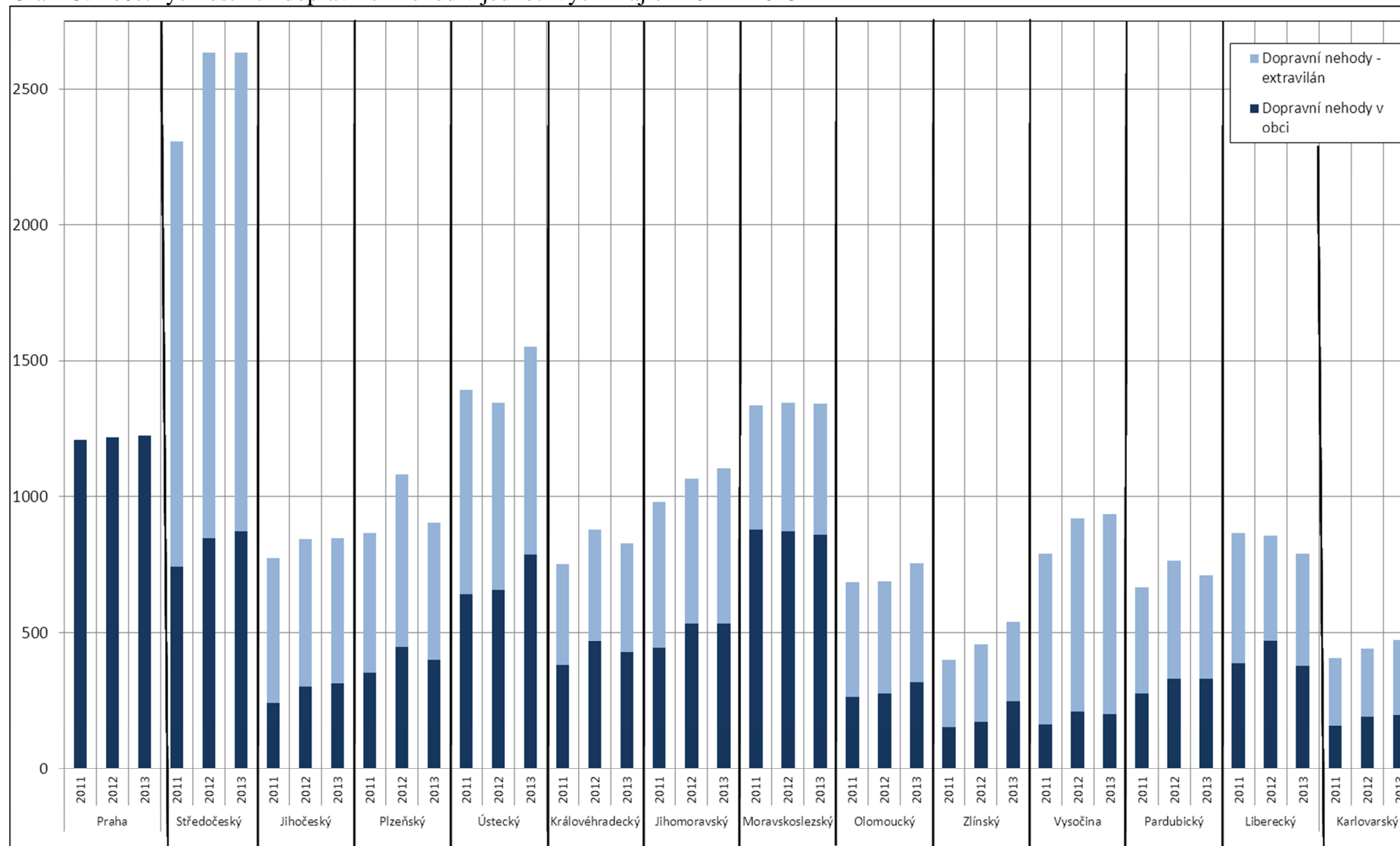
Nepřiměřená rychlost byla v roce 2013 hlavní příčinou 17 % dopravních nehod a 36 % usmrcení osob při dopravní nehodě. I když počet usmrcených a těžce zraněných při rychlostních dopravních nehodách klesá (viz grafy 17 a 18), přesto patří nepřiměřená rychlost i nadále k nejčastějším příčinám usmrcení účastníků silničního provozu. Vysoký počet usmrcených osob z rychlostních nehod je dlouhodobě zaznamenáván zejména ve Středočeském kraji (mimo obec), ale oproti loňskému roku došlo k jeho velmi výrazné redukci (téměř na polovinu). Vysoký počet úmrtí z důvodů rychlosti je i v Jihočeském kraji (mimo obec) a Moravskoslezském kraji (v obci).

Kromě Středočeského kraje (- 21 usmrcených osob) došlo k výraznému meziročnímu snížení počtu usmrcených osob z rychlostních nehod také v Královéhradeckém kraji (- 11 osob). Naopak k nejvyššímu meziročnímu zvýšení počtu usmrcených osob došlo v Jihomoravském kraji (+ 8 osob).

Přibližně 2/3 rychlostních nehod se až na výjimky (tradičně Moravskoslezský kraj) stane mimo obec (z důvodů státoprávního uspořádání nebyla započítána data hl. města Prahy).

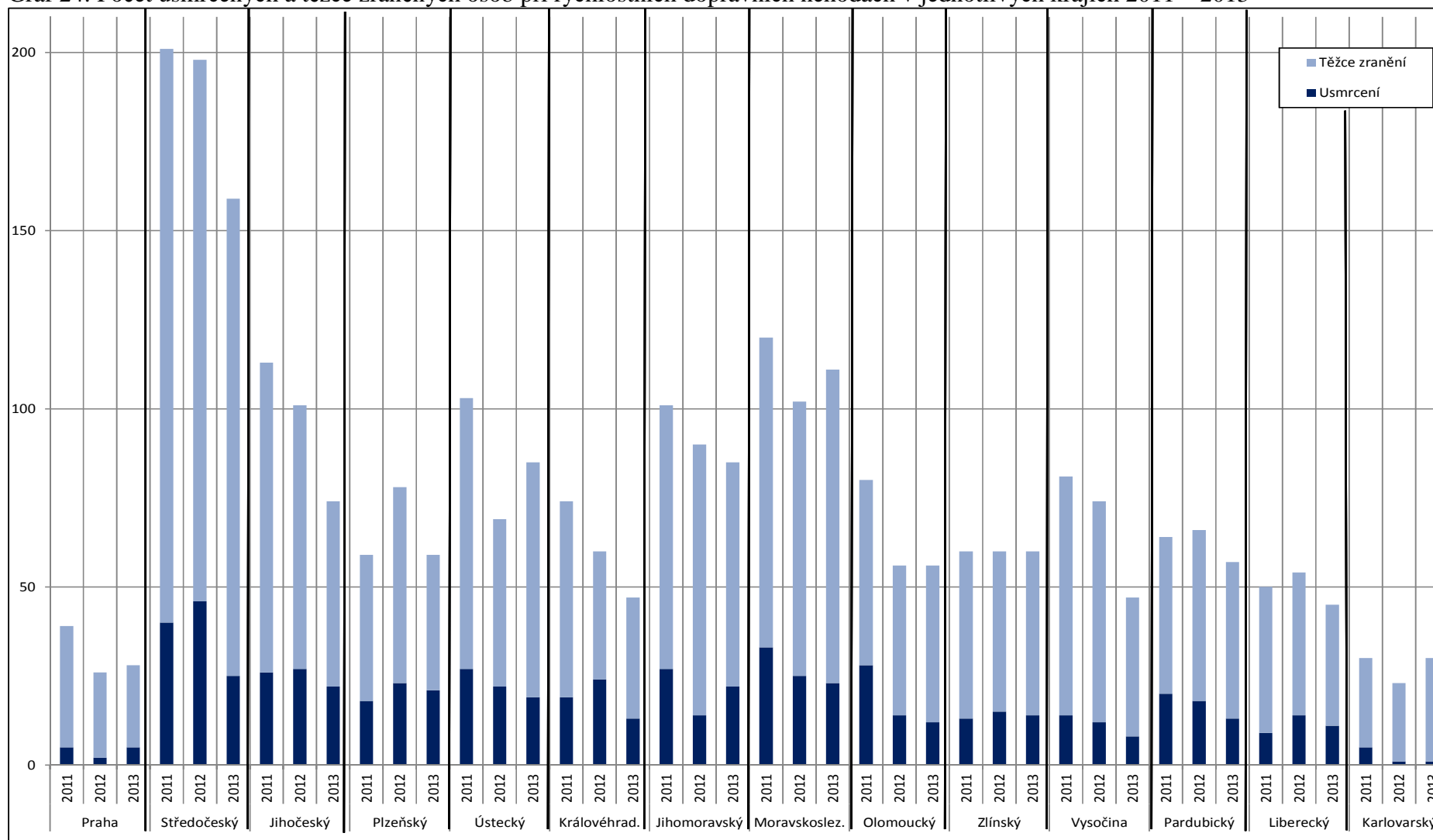
Pro srovnání uvádíme i tříleté porovnání počtu rychlostních dopravních nehod a počtu usmrcených a těžce zraněných osob při rychlostních dopravních nehodách v jednotlivých krajích.

Graf 23: Počet rychlostních dopravních nehod v jednotlivých krajích 2011 - 2013



Pozn.: při posuzování nehodovosti a jejich následků v jednotlivých krajích je třeba zohlednit rozlohu a strukturu silniční sítě, hustotu provozu a další specifika daného kraje.

Graf 24: Počet usmrcených a těžce zraněných osob při rychlostních dopravních nehodách v jednotlivých krajích 2011 – 2013



Pozn.: při posuzování nehodovosti a jejich následků v jednotlivých krajích je třeba zohlednit rozlohu a strukturu silniční sítě, hustotu provozu a další specifika daného kraje.

Ú 8.1.3	<p>Provádět kontrolní měření na alkohol při každé dopravní nehodě šetřené Policií ČR.</p> <p>Provádět kontrolní měření na alkohol při každé silniční kontrole a na jiné návykové látky v případě podezření z jejich užití. Dle možností doplnit dohled s preventivně informačními aktivitami (viz Ú 3.1).</p>
---------	---

Alkohol	Počet DN pod vlivem alkoholu	Počet usmrcených při DN pod vlivem alkoholu	Počet TZ při DN pod vlivem alkoholu	Počet LZ při DN pod vlivem alkoholu	Počet zadržených ŘP - dohled (alkohol)	Počet zadržených ŘP - DN (alkohol)	Počet případů oznámených jako přešůpek (alkohol)	Počet případů řešených jako trestný čin (alkohol)	Poměr mezi počtem zkontrolovaných vozidel a zjištěných případů řízení pod vlivem alkoholu při celostátních DBA "Y" (v %)	Poměr mezi počtem zkontrolovaných vozidel a zjištěných případů řízení pod vlivem alkoholu při DBA "Y" (kraje i ÚO) - v %	Počet případů řízení pod vlivem A do 0,24 promile (dohled)
Praha	427	1	7	94	163	44	555	80	0,31	0,7	312
Středočeský	541	9	30	184	875	49	1324	335	0,52	1,55	449
Jihočeský	331	3	19	151	445	26	633	198	1,08	1,27	268
Plzeňský	265	5	6	135	275	16	350	91	0,51	0,56	104
Ústecký	346	9	14	106	431	30	546	193	1,64	1	220
Královéhradecký	240	1	10	99	300	27	432	82	0,58	0,94	132
Jihomoravský	427	4	15	222	655	39	946	300	0,62	0,59	349
Moravskoslezský	542	7	24	232	567	49	880	209	0,64	0,91	305
Olomoucký	311	2	17	160	245	28	451	119	0,63	0,84	141
Zlínský	294	1	16	144	505	16	610	247	0,42	0,69	173
Vysočina	162	1	15	104	133	15	84	103	0,35	1	19
Pardubický	238	4	18	119	168	20	187	83	0,61	1,3	50
Liberecký	237	4	17	120	194	24	278	88	0,84	2,1	76
Karlovarský	137	0	4	52	259	12	168	157	1,32	0,78	51
Celkem ČR	4 498	51	212	1 922	5215	395	7444	2285	Ø 0,72	Ø 1,02	2649

Policie ČR v roce 2013 evidovala **4 686 dopravních nehod²** (- 288 oproti roku 2012) **zaviněných pod vlivem alkoholu** (tj. 5,6 % z celkového počtu dopravních nehod evidovaných Policií ČR), při kterých bylo **52 osob usmrceno** (+ 7 osob oproti 2012, tj. 8,9 % z celkového počtu usmrcených osob) a dalších **2 306 osob (-219) bylo zraněno**. Nejvíce dopravních nehod s alkoholem bylo (stejně jako v roce 2012) zjištěno ve Středočeském a Moravskoslezském kraji, dále pak v Praze a Jihomoravském kraji. Nejvíce usmrcených osob při těchto nehodách bylo na území Středočeského a Ústeckého kraje (shodně 9) a Moravskoslezského kraje (7). Pokud se porovná počet dopravních nehod celkem a dopravních nehod s alkoholem na území kraje, největší podíl byl v roce 2013 zaznamenán v Karlovarském kraji (9, 8 %) a Zlínském kraji (10, 9 %).

Nejvyšší podíl zaviněných nehod, kdy viník byl pod vlivem alkoholu, byl stejně jako loni u cyklistů, kteří pod vlivem alkoholu zavinili 30,2 % z celkového počtu jimi zaviněných nehod, následují řidiči mopedů (23,7 %), chodci (15,9 %) a další.

Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu nebo s pozitivním nálezem drog; rok 2013³

Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu nebo omamných látek; rok 2013	počet nehod	rozdíl	počet usmrcených	rozdíl
zjištěná hladina alkoholu je nižší než 0,24‰	373	-218	4	-4
zjištěná hladina alkoholu je 0,24 až 0,5‰	299	12	1	0
zjištěná hladina alkoholu je 0,51 až 0,8‰	303	-8	4	0
zjištěná hladina alkoholu je 0,81 až 1,0‰	213	-20	2	-1
zjištěná hladina alkoholu je 1,1 až 1,5‰	684	-79	6	2
zjištěná hladina alkoholu je 1,51‰ a vyšší	2783	13	31	12
zjištěno požití omamných látek i alkoholu	31	12	4	-2
zjištěno požití omamných látek	213	59	10	7

U 75 % (!) dopravních nehod s alkoholem byla zjištěna hodnota alkoholu u viníka dopravní nehody 1 ‰ a více.

V roce 2013 bylo službou dopravní policie zjištěno při dohledu požití alkoholu u 9 729 řidičů motorových vozidel, což je o 1 308 osob méně než v roce 2012 a o 3 048 osob méně v porovnání s rokem 2011. Dalších 11 885 přestupků podle § 125c odst. 1 písm. b), c), d) zákona č. 361/2001 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů, (tj. alkohol aj. návykové látky v silničním provozu), řešila v roce 2013 služba pořádkové policie. 3 případy řízení vozidla pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky zjistila služba cizinecké policie.

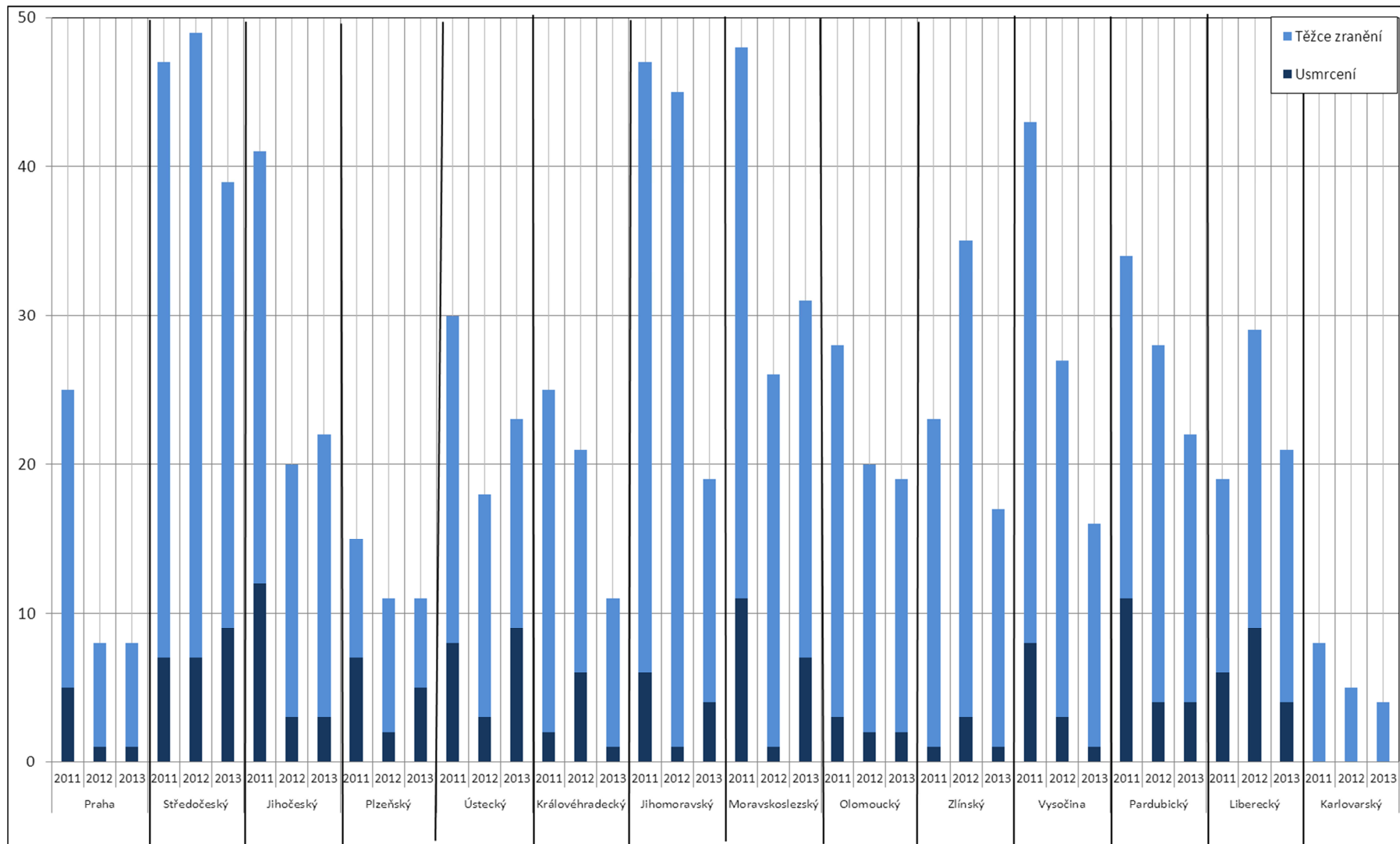
Klesl také poměr počtu kontrolovaných vozidel a počtu zjištěných případů řízení vozidla pod vlivem alkoholu při celostátních dopravně bezpečnostních akcích (viz graf 21a), nicméně ani zdaleka se neblíží cíli stanoveném v Národní strategii BESIP, tj. maximálně 0,01 % jízd pod vlivem alkoholu s obsahem alkoholu v krvi přesahujícím legální („nulovou“) hranici do roku 2020. **Intenzivní kontrola řízení vozidla pod vlivem alkoholu zůstává proto prioritou i pro další období.**

² Zdroj: Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2013 (všichni účastníci silničního provozu); v tabulkách data z jednotlivých krajských ředitelství Policie ČR (dopravní nehody zaviněné řidiči vozidel).

³ Zdroj: Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice za rok 2013; Ředitelství služby dopravní policie

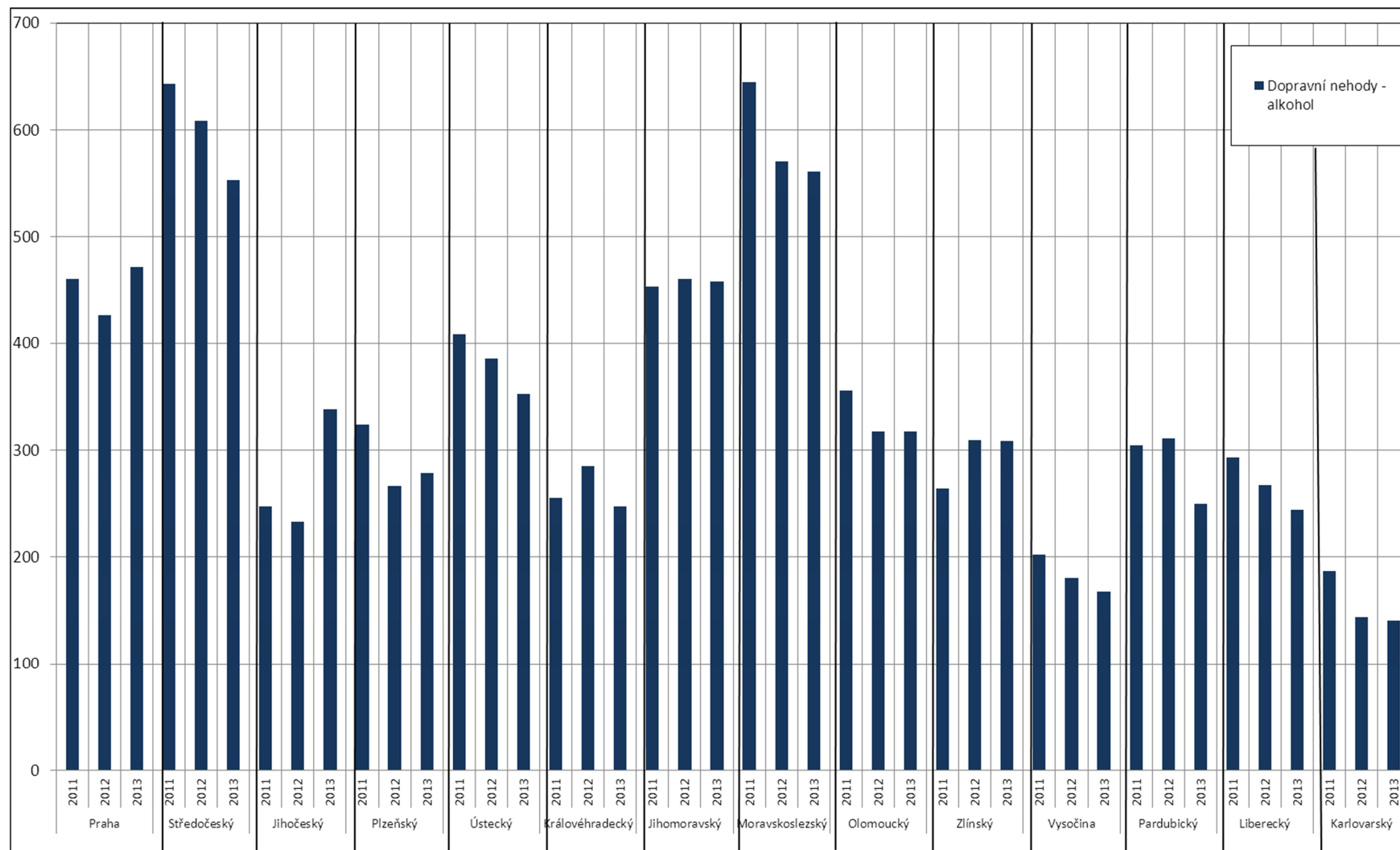
Celkem **2 160 osob** (+ 290 oproti roku 2012) bylo v roce 2013 přistiženo Policií ČR za **maření výkonu úředního rozhodnutí**, resp. porušení zákazu řízení motorového vozidla z důvodů řízení pod vlivem návykových látek.

Graf 26: Počet usmrcených a těžce zraněných osob při dopravních nehodách zaviněných pod vlivem alkoholu v jednotlivých krajích 2011 – 2013



Pozn.: při posuzování nehodovosti a jejich následků v jednotlivých krajích je třeba zohlednit rozlohu a strukturu silniční sítě, hustotu provozu a další specifika daného kraje.

Graf 27: Počet dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu v jednotlivých krajích 2011 – 2013



Pozn.: při posuzování nehodovosti a jejich následků v jednotlivých krajích je třeba zohlednit rozlohu a strukturu silniční sítě, hustotu provozu a další specifika daného kraje.

Jiné návykové látky	Počet DN pod vlivem jiných NL	Počet usmrcených při DN pod vlivem jiných NL	Počet TZ při DN pod vlivem jiných NL	Počet LZ při DN pod vlivem jiných NL	Počet zadržovaných ŘP - dohled (jiné NL)	Počet zadržovaných ŘP - DN (jiné NL)	Počet případů oznámených jako přestupek (NL)	Počet případů řešených jako trestný čin (NL)	Poměr mezi počtem zkontrolovaných vozidel a zjištěných případů řízení pod vlivem jiných návykových látek při celostátních DBA "Y" (v %)	Poměr mezi počtem zkontrolovaných vozidel a zjištěných případů řízení pod vlivem jiných návykových látek při DBA "Y" (kraje i ÚO), v %
Praha	19	0	1	6	27	13	22	75	0,02	0,2
Středočeský	22	0	1	10	124	22	199	27	0,11	0,67
Jihočeský	13	1	0	10	54	17	56	27	0,00	0,1
Plzeňský	24	3	7	8	130	21	179	50	0,11	0,2
Ústecký	26	2	1	4	124	29	222	27	0,62	0,15
Královéhradecký	4	0	0	1	48	3	94	1	0,12	0,23
Jihomoravský	30	0	0	20	332	28	415	47	0,17	0,26
Moravskoslezský	42	3	3	10	204	39	274	75	0,10	0,24
Olomoucký	9	1	0	3	61	9	119	74	0,04	0,22
Zlínský	15	0	1	5	42	17	87	4	0,00	0,07
Vysočina	6	1	1	1	112	7	156	6	0,00	1
Pardubický	9	3	2	2	140	5	188	0	0,14	0,51
Liberecký	9	0	0	8	64	8	117	27	0,28	0,2
Karlovarský	11	0	1	3	144	12	185	32	1,32	0,28
Celkem ČR	239	14	18	91	1606	230	2313	472	0,22	0,31

Pod vlivem jiných návykových látek bylo v roce 2013 zaviněno **239 dopravních nehod** (+ 67 oproti roku 2012).

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Počet DN pod vlivem jiných NL	37	44	51	64	78	112	133	164	163	172	239

Nejvíce těchto nehod se v roce 2013 stalo v Jihomoravském a Moravskoslezském kraji.

Při dopravních nehodách pod vlivem jiných návykových látek bylo **usmrceno 14 osob** (o 5 více než v roce 2012).

V roce 2013 bylo službou dopravní policie **zjištěno 2 785 řidičů, kteří řídili motorové vozidlo pod vlivem jiných návykových látek**, tj. o 590 osob více než v roce 2012.

Dne 26. června 2013 byl zákonem č. 233/2013 Sb. novelizován zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů. Do § 5 silničního zákona byl prosazen tzv. analytický princip, který říká, že již samotná přítomnost drogy či jejích metabolitů v krvi řidiče (v limitních hodnotách stanovených prováděcím právním předpisem) prokazuje jeho ovlivnění návykovou látkou. Není již tedy nutné dokazovat, do jaké míry je řidič ovlivněn konkrétní drogou a zadávat nákladné znalecké posudky - postačí výsledek toxikologického vyšetření. Tímto prováděcím právním předpisem je nařízení vlády č. 41/2014 Sb., o stanovení jiných návykových látek a jejich limitních hodnot, při jejichž dosažení v krevním vzorku řidiče se řidič považuje za ovlivněného takovou návykovou látkou. Nařízení vlády nabylo účinnosti dne 2. dubna 2014.

Mezinárodní nechráněný název návykové látky v českém jazyce	Limitní hodnota návykové látky v krevním vzorku (ng/ml)
Delta-9-tetrahydrokanabinol (9-THC)	2
Methamfetamin	25
Amfetamin	25
3,4-Methylendioxyamfetamin (MDMA)	25
3,4-Methylendioxyamfetamin (MDA)	25
Benzoylkegonin	25
Kokain	25
Morfin	10

Ú 8.1.4	Sledovat a vyhodnocovat vývoj následků dopravních nehod (usmrcení, těžké zranění, lehké zranění) s rozdělením na řidiče, spolujezdce na předním a zadním sedadle, v obci a mimo obec, bezpečnostní pásy a autosedačky.
---------	--

Následky nehod osobních automobilů podle kategorií účastníků silničního provozu v roce 2013⁴

Mimo obec

osoby připoutané bezpečnostním pásem	usmrceno		těžce zraněno		lehce zraněno		nezraněno	
	airbag	bez airbagu ⁵	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu
řidiči	11	105	65	294	533	3616	771	17435
spolujezdci přední sedadlo	3	26	27	126	182	1254	188	4301
spolujezdci zadní sedadlo	1	8	1	81	7	735	8	1983

osoby nepřipoutané bezpečnostním pásem	usmrceno		těžce zraněno		lehce zraněno		nezraněno	
	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu
řidiči	6	51	17	65	25	213	5	172
spolujezdci přední sedadlo	1	11	5	18	4	83	2	41
spolujezdci zadní sedadlo	0	12	1	34	1	90	0	42

osoby v bezpečnostní sedačce	usmrceno	těžce zraněno	lehce zraněno	nezraněno
přední sedadlo	0	0	9	39
zadní sedadlo	1	14	239	763

vozidlo nevybaveno bezpečnostní sedačkou	usmrceno	těžce zraněno	lehce zraněno	nezraněno
přední sedadlo	0	0	0	0
zadní sedadlo	0	0	6	10

⁴ Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie

⁵ bez airbagu“ znamená, že vozidlo nebylo vybaveno airbagem nebo bylo jím vybaveno, ale airbag nebyl aktivován

V obci

osoby připoutané bezpečnostním pásem	usmrceno		těžce zraněno		lehce zraněno		nezraněno	
	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu
řidiči	1	24	12	138	305	3262	730	49630
spolujezdci přední sedadlo	1	6	3	43	98	1203	146	8197
spolujezdci zadní sedadlo	0	0	1	19	4	577	10	2814

osoby nepřipoutané bezpečnostním pásem	usmrceno		těžce zraněno		lehce zraněno		nezraněno	
	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu
řidiči	1	12	5	31	26	205	13	2097
spolujezdci přední sedadlo	0	6	0	12	9	72	4	166
spolujezdci zadní sedadlo	0	4	0	12	0	61	0	93

osoby v bezpečnostní sedačce	usmrceno	těžce zraněno	lehce zraněno	nezraněno
přední sedadlo	0	0	10	88
zadní sedadlo	0	1	236	1440

vozidlo nevybaveno bezpečnostní sedačkou	usmrceno	těžce zraněno	lehce zraněno	nezraněno
přední sedadlo	0	0	1	0
zadní sedadlo	0	0	8	8

Následky nehod závisí nejen na tom, zda byla či nebyla osoba připoutána, zda byl aktivován airbag apod., ale také na charakteru dopravní nehody a bezpečnostních prvcích vozidla. Výstup z těchto statistik do určité míry ovlivňuje i skutečnost, že Policii ČR nejsou v souvislosti s novou právní úpravou hlášeny všechny dopravní nehody. Obecně lze konstatovat, že význam používání bezpečnostních pásů v kombinaci s airbagem a používání bezpečnostních autosedaček je zřejmý zejména v obci, při nižších rychlostech vozidla. Mimo obec, kde dochází k dopravním nehodám zpravidla ve vyšších rychlostech, je účinnost bezpečnostních pásů nižší.

Z výše uvedených údajů lze konstatovat, že **97,6 % řidičů, kteří se stali účastníky dopravní nehody šetřené Policií ČR mimo obec, bylo připoutáno.** U dopravních nehod **v obci to bylo 95,8 %.**

79,7 % řidičů, kteří použili bezpečnostní pás, zůstalo při dopravní nehodě mimo obec nezraněno. 68 % řidičů, kteří nepoužili bezpečnostní pás, bylo při dopravní nehodě mimo obec usmrceno nebo zraněno.

Připoutaní spolujezdci na předním sedadle zůstali při dopravní nehodě mimo obec nezraněni v 73,5 % případů, na zadním sedadle v 70,5 %. Spolujezdci, kteří na předním sedadle nepoužili bezpečnostní pás, byli v 73,9 % případů usmrceni nebo zraněni při nehodě mimo obec, spolujezdci na zadních sedadlech v 76,7 % případů.

Pokud se dopravní nehoda stala v obci a řidič se připoutal, pak zůstal nezraněn v 93,1 % případů. 11,7 % řidičů, kteří nepoužili bezpečnostní pás, bylo při dopravní nehodě v obci usmrceno nebo zraněno.

Připoutaní spolujezdci na předním sedadle zůstali při dopravní nehodě v obci nezraněni v 86 % případů, spolujezdci na zadním sedadle v 82,5 % případů. 36,8 % spolujezdců na předním sedadle, kteří nepoužili bezpečnostní pás, bylo při dopravní nehodě mimo obec usmrceno nebo zraněno. Na zadních sedadlech bylo zraněno či usmrceno 45,3 % spolujezdců.

Ú 8.1.5	Důsledně kontrolovat používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů při každé kontrole se zastavením vozidla a při každé dopravní nehodě. Dle možnosti doplnit dohled preventivně informační aktivitou.
------------	---

Kontrola používání zádržných systémů (bezpečnostních pásů a dětských autosedaček) se od roku 2007 důsledně provádí při každé kontrole spojené se zastavením vozidla. V roce 2013 Policie ČR zjistila v rámci dohledu 51 468 přestupků nepoužití bezpečnostního pásu nebo autosedačky.

Na problematiku zádržných systémů byly zaměřeny i celostátní a regionální dopravně bezpečnostní akce. Při celostátních kontrolních akcích bylo zkontrolováno 159 137 vozidel a zjištěno nepoužití bezpečnostního pásu v 4.747 případech - v průměru nebyl použit bezpečnostní pás u 2,98 % všech kontrolovaných vozidel. Několikanásobně vyšší počet nepoužití bezpečnostních pásů než v jiných krajích byl zjištěn ve Středočeském kraji. V případě regionálních dopravně bezpečnostních akcí byl poměr o něco nižší: 2,07 % nepoužití bezpečnostních pásů. Vysoký počet nepoužití bezpečnostních pásů byl zjištěn v Moravskoslezském kraji. Poměr nepoužití bezpečnostních pásů se oproti roku 2012 mírně zvýšil u celostátních dopravně bezpečnostních akcí a snížil u regionálních akcí.

Nepatrně se zhoršilo používání dětských autosedaček – poměr kontrolovaných vozidel a nepoužití autosedačky byl v roce 2013 0,12 % jak u celostátních bezpečnostních akcí, tak u dohledu v regionech.

Policie ČR se také intenzivně věnuje preventivním aktivitám v oblasti používání zádržných systémů. Při dohledové činnosti využívá figurek Pásovce, které v uplynulých letech obdržela od BESIP Ministerstva dopravy. Na vybraných akcích jsou návštěvníci seznamováni se základními typy autosedaček a pravidly pro jejich bezpečné používání, zejména v kombinaci s funkcí airbagů. Ve spolupráci s dalšími subjekty využívá Policie ČR i simulátor nárazu. V součinnosti s krajskými koordinátory BESIP se Policie ČR účastnila i akce „Připoutejte se“ a formou letáčku BESIP upozorňovala na rizika nepoužití zádržného systému. Kromě osobních vozidel se Policie ČR zaměřila v roce 2013 také na poutání řidičů v kamionech a na používání bezpečnostních pásů v autobusech.

Ú 8.1.6	Alespoň 2 kontrolní akce ročně na úrovni územního odboru tematicky zaměřené na chování chodců na pozemní komunikaci; kontrolní akce propojit s informováním veřejnosti a dle možností zkoordinovat i s obecní (městskou) policií a s preventivní akcí
------------	--

	počet DN - střetu vozidla s chodcem	z toho v obci (v %)	v obci v noci (v %)	mimo obec v noci (v %)	Počet usmrcených chodců	z toho dětí do 15 let	počet usmrcených chodců v obci (v %)	v obci v noci (v %)	mimo obec v noci (v %)
Praha	640	100,0	30,0	0,0	17	1	100,0	41,2	0,0
Středočeský	339	87,6	23,6	59,5	9	0	44,4	0,0	100,0
Jihočeský	184	81,0	22,1	42,9	10	0	30,0	66,7	71,4
Plzeňský	183	91,8	28,0	53,3	7	0	57,1	50,0	33,3
Ústecký	295	91,9	24,4	50,0	12	0	75,0	44,4	100,0
Královéhradecký	137	87,6	30,8	76,5	12	2	66,7	62,5	75,0
Jihomoravský	379	92,9	33,0	63,0	17	0	64,7	54,5	100,0
Moravskoslezský	408	93,6	25,9	65,4	21	0	57,1	50,0	100,0
Olomoucký	182	89,0	20,4	60,0	5	0	20,0	0,0	75,0
Zlínský	176	85,2	28,0	65,4	9	0	44,4	25,0	80,0
Vysočina	117	86,3	22,8	56,3	4	0	50,0	50,0	100,0
Pardubický	149	91,9	28,5	66,7	5	0	60,0	33,3	100,0
Liberecký	164	90,9	21,5	46,7	3	0	66,7	0,0	100,0
Karlovarský	84	88,1	20,3	50,0	1	0	100,0	0,0	0,0
Celkem ČR	3437	91,7	26,8	57,9	132	3	61,4	43,2	86,3

	na přechodu pro chodce	těžce zraněno	z toho dětí do 15 let	v obci (v %)	v obci v noci (v %)	mimo obec v noci (v %)	na přechodu pro chodce	lehce zraněno	z toho dětí do 15 let
Praha	9	117	14	100,0	36,8	0,0	61	466	76
Středočeský	2	48	7	81,3	23,1	66,7	23	243	63
Jihočeský	1	33	6	69,7	8,7	40,0	11	146	40
Plzeňský	0	31	4	96,8	36,7	0,0	11	149	32
Ústecký	5	41	10	82,9	29,4	71,4	15	240	72
Královéhradecký	2	27	3	81,5	22,7	80,0	11	87	18
Jihomoravský	1	69	9	94,2	36,9	75,0	29	281	70
Moravskoslezský	4	83	11	91,6	42,1	57,1	34	282	83
Olomoucký	0	33	5	81,8	25,9	50,0	8	140	46
Zlínský	2	46	7	82,6	31,6	50,0	14	120	18
Vysočina	0	35	7	85,7	20,0	60,0	11	84	18
Pardubický	0	22	2	100,0	27,3	0,0	10	116	28
Liberecký	2	21	4	76,2	31,3	40,0	7	132	35
Karlovarský	0	10	2	70,0	28,6	66,7	3	72	22
Celkem ČR	28	616	91	88,6	31,9	57,1	248	2558	621

	v obci (v %)	v obci v noci (v %)	mimo obec v noci (v %)	na přechodu pro chodce	Počet chodců - viníků DN pod vlivem alkoholu či jiných NL	Počet přestupků chodců celkem	Počet speciálních kontrolních akcí (chodci)	Počet přestupků chodců v rámci těchto speciálních akcí
Praha	100,0	27,7	0,0	228	40	139	11	42
Středočeský	90,5	24,5	52,2	107	5	402	44	36
Jihočeský	86,3	22,2	40,0	49	5	163	12	33
Plzeňský	92,6	25,4	63,6	39	11	812	26	79
Ústecký	94,2	23,0	21,4	89	4	592	24	128
Královéhradecký	94,3	31,7	80,0	39	4	210	10	9
Jihomoravský	94,7	30,5	46,7	95	23	1517	33	981
Moravskoslezský	96,5	22,4	40,0	98	12	506	82	229
Olomoucký	93,6	18,3	66,7	39	7	251	31	111
Zlínský	90,8	27,5	72,7	40	8	214	22	89
Vysočina	88,1	24,3	50,0	27	3	244	16	15
Pardubický	92,2	29,9	66,7	43	12	128	8	19
Liberecký	93,9	20,2	50,0	37	9	104	17	47
Karlovarský	90,3	21,5	42,9	21	1	256	8	29
Celkem ČR	94,1	25,3	50,7	951	144	5538	344	1847

V roce 2013 došlo k 3 437 (- 134 oproti roku 2012) střetům vozidla s chodcem, z toho chodci zavinili 1292 (-160) dopravních nehod. Na nehodách chodců se děti podílejí 405 nehodami (o 96 nehod méně než v roce 2012.

Při dopravních nehodách bylo **usmrceno 134 (-12) chodců⁶**. Nejčastější příčinou úmrtí bylo náhlé nebo neopatrné vstoupení chodce do vozovky.

16 % chodců – viníků dopravní nehody – bylo v době nehody pod vlivem alkoholu.

91,7 % střetů chodců s vozidlem se stalo v obci, z toho v noci 73, 2 % ve dne.

V obci bylo usmrceno 61,4 % chodců (o 6 % méně než v roce 2012) – 56, 8 % ve dne.

Mimo obec převažují dopravní nehody s následkem usmrcení chodce v noční době (86, 3 %, tj. o 8 % více než loni).

Dohledové akce byly propojeny s preventivními aktivitami, např. již tradiční celorepublikovou akcí „Zebra se za tebe nerozhledne“ (v dubnu a v září 2013), „Není cesty zpět“ (Praha) - akce zaměřená na přednost tramvají na přechodech pro chodce spojená s celoroční kampaní v tramvajích (samolepky a hlášení ve vozech, vysílání Metrovise), na vybraných točnách tramvají probíhají ve zvláštních vozech besedy pro školní kolektivy i kolemjdoucí, v Jihočeském kraji probíhá ve spolupráci se sociální fakultou Jihočeské univerzity projekt „Bezpečný chodec a cyklista“, v Libereckém kraji projekt zaměřený na mateřské školky „Procházka dopravní výchovou“ apod.

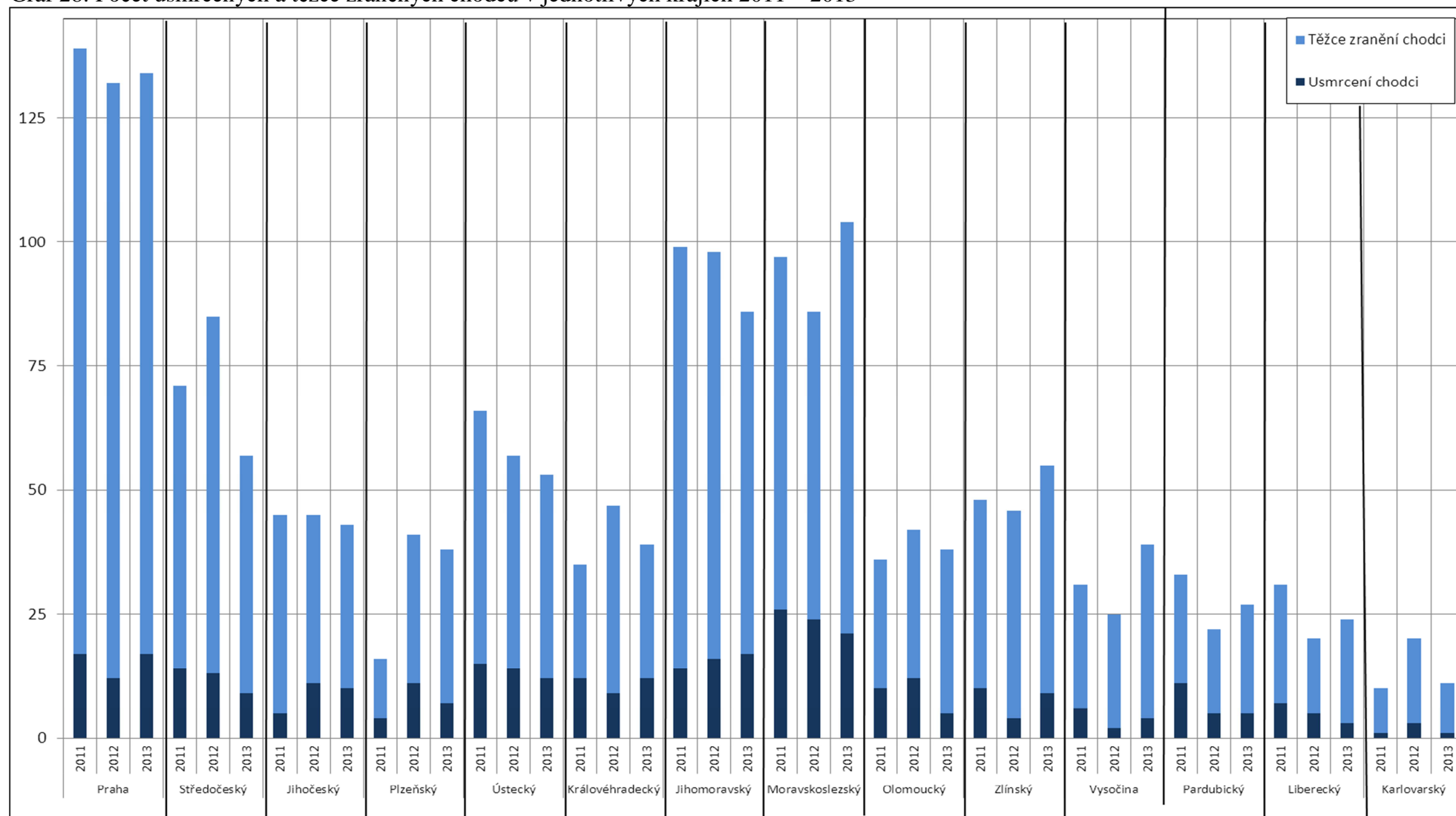
⁶ Optimalizovaná data dle Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2013.

Preventisté Policie ČR se v roce 2013 také více zaměřili na seniory, kteří tvoří nezanedbatelnou skupinu usmrcených chodců – např. akce ve spolupráci s BESIPem Ministerstva dopravy „Senioři v dopravě“.

Dohled i preventivně informační akce byly v roce 2013 často spojeny i s distribucí či propagací **reflexních prvků pro zvýšení viditelnosti chodců** za zhoršených světelných podmínek: např. akce „Nebýt viděn je hazard se životem“ (Královéhradecký kraj), „Bezohlednost není ctnost“ (Kraj Vysočina), „Být vidět se vyplatí“ (Moravskoslezský kraj) a další. Na dětského klienta se zaměřily besedy ve školách a školkách a projekty „Bezpečná cesta do školy (do školky)“, „Jsme vidět“ spojený s distribucí reflexních vestiček do mateřských škol (Královéhradecký kraj ve spolupráci s BESIPem) a další.

Při dohledu na bezpečnost chodců i při vybraných preventivních akcích spolupracovala Policie ČR dle možností i s obecní (městskou) policií. Dohled byl soustředěn zejména na dobu, kdy děti jdou do školy nebo se z ní vrací domů, a na viditelnost chodců v noci či za zhoršených podmínek viditelnosti. Policie ČR se dále zaměřila i na prověřování nehodových míst a spolupráci se silničními správní úřady při jejich odstraňování.

Graf 28: Počet usmrcených a těžce zraněných chodců v jednotlivých krajích 2011 – 2013



Pozn.: při posuzování nehodovosti a jejich následků v jednotlivých krajích je třeba zohlednit rozlohu a strukturu silniční sítě, hustotu provozu a další specifika daného kraje.

Ú 8.1.7	Alespoň 2 kontrolní akce na úrovni územního odboru za rok tematicky zaměřené na cyklisty . (Při kontrolách cyklistů se zaměřit na osvětlení jízdního kola, kontrolu dodržování technických požadavků na jízdní kola a používání přileb a reflexních pomůcek i na řízení pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek; dohled doplnit vhodně prevencí.)
---------	---

	počet DN cyklistů	Počet usmrčených cyklistů	z toho dětí do 15 let	osob bez přilby	těžce zraněno	z toho dětí do 15 let	osob bez přilby	lehce zraněno
Praha	212	0	0	0	20	1	9	136
Středočeský	403	5	0	4	54	2	38	286
Jihočeský	286	6	0	4	37	2	30	212
Plzeňský	220	3	0	3	20	3	11	175
Ústecký	192	5	1	4	30	0	23	118
Královéhradecký	243	6	2	5	27	2	23	170
Jihomoravský	383	5	0	4	42	0	33	298
Moravskoslezský	524	5	0	5	43	2	33	394
Olomoucký	436	6	0	6	47	0	46	341
Zlínský	329	8	0	7	54	4	43	249
Vysočina	144	3	0	3	19	1	11	119
Pardubický	283	2	0	2	36	1	29	225
Liberecký	238	3	0	1	25	1	12	200
Karlovarský	77	1	0	0	8	1	4	62
Celkem ČR	3970	58	3	48	462	20	345	2985

	z toho dětí do 15 let	osob bez přilby	Počet cyklistů - viníků DN pod vlivem alkoholu či jiných NL	Počet přestupků - cyklisté*)	Počet speciálních kontrolních akcí (cyklisté)	Počet přestupků cyklistů v rámci těchto speciálních akcí
Praha	5	60	20	94	10	38
Středočeský	25	202	60	262	38	64
Jihočeský	20	158	45	255	8	34
Plzeňský	9	122	36	238	16	19
Ústecký	6	67	23	169	9	33
Královéhradecký	17	133	27	408	10	46
Jihomoravský	20	217	66	1229	32	290
Moravskoslezský	25	271	117	321	61	99
Olomoucký	23	278	92	320	39	85
Zlínský	15	194	95	524	19	218
Vysočina	8	84	28	121	12	21
Pardubický	15	187	48	378	10	68
Liberecký	24	115	53	152	14	63
Karlovarský	7	42	15	150	4	14
Celkem ČR	219	2130	725	4621	282	1092

V roce 2013 bylo zaznamenáno **3 970 (- 67) dopravních nehod s účastí cyklisty**. Od roku 2010 je to poprvé, kdy počet těchto nehod meziročně klesl. Největší počet nehod s účastí cyklisty je evidován v Moravskoslezském kraji (524), Olomouckém kraji (436), ve Středočeském kraji (403). Nejméně těchto nehod bylo evidováno v Karlovarském kraji (77).

V roce 2013 bylo **58 cyklistů (- 6) cyklistů usmrčeno**, z toho 82,7 % nemělo přilbu. **462 cyklistů bylo těžce zraněno, z toho 74,7 % nemělo přilbu**.

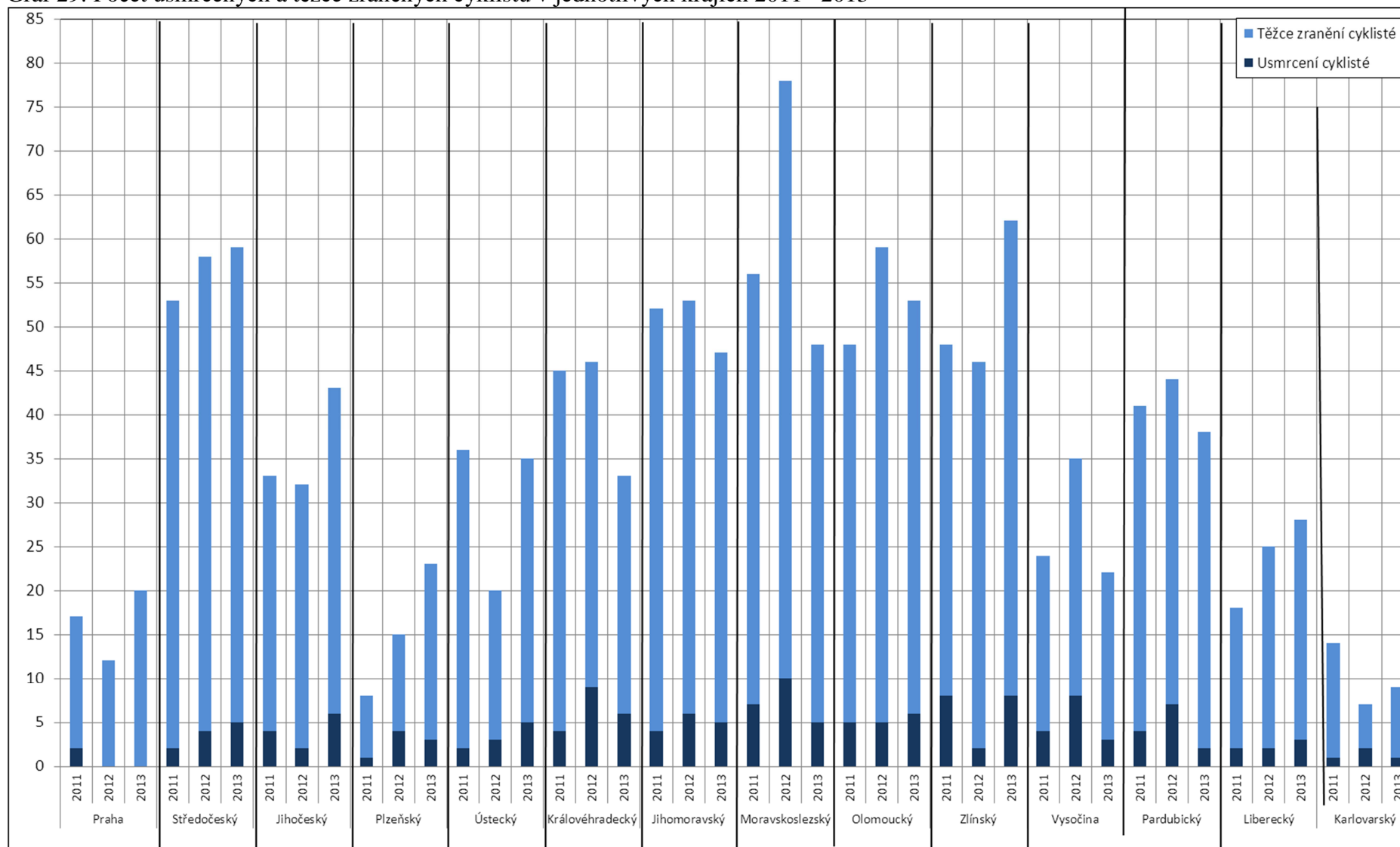
Alarmující je počet cyklistů, kteří pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek zavinili nehodu. U cyklistů je i nejvyšší podíl nehod, které byly zaviněny pod vlivem alkoholu. **V roce 2013 zavinili cyklisté pod vlivem alkoholu 30,2 % z celkového počtu jimi zaviněných nehod.**

V rámci dopravně bezpečnostních akcí zaměřených na cyklisty nebo jako součást preventivních aktivit policisté ze všech krajů poukazují zejména na důležitost ochranných pomůcek – přileb a reflexních prvků. Informují o zákonné povinnosti dětí a mládeže být vybaven při jízdě na kole cyklistickou přilbou a závažných důsledcích pro život a zdraví v případě, že přilbu cyklista nepoužije. Policisté se rovněž zaměřují na informování o povinné výbavě kola, správném osvětlení a zákazu jízdy na pozemních komunikacích pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek.

Policisté se podílejí i na dopravní výchově na základních školách či dopravních hřištích. Školní děti i veřejnost mohou využít také dopravní hřiště v Muzeu Policie ČR. Bezpečná cyklistika je i tématem besed se studenty středních škol či besed zaměřených na seniory. Pod dozorem policistů probíhala i cyklistická soutěž, kterou každoročně pořádá oddělení BESIP Ministerstva dopravy „Soutěž mladých cyklistů“.

I v roce 2013 (od června do září) proběhl v horských oblastech a vybraných cyklistických regionech projekt „Na kole jen s přilbou“, kterým bylo osloveno asi 8 tisíc cyklistů a dalších 6 tisíc návštěvníků doprovodných akcí ve vybraných městech či horských střediscích. Akce byla zaměřená na helmy, vybavení jízdního kola, viditelnost. Projekt se soustředil i na základní pravidla bezpečného pobytu na horách, první pomoc a na chování cyklistů na silnici (viz také Ú 7.2).

Graf 29: Počet usmrcených a těžce zraněných cyklistů v jednotlivých krajích 2011– 2013



Pozn.: při posuzování nehodovosti a jejich následků v jednotlivých krajích je třeba zohlednit rozlohu a strukturu silniční sítě, hustotu provozu a další specifika daného kraje.

Ú 8.1.8	Alespoň 2 kontrolní akce na území kraje za rok tematicky zaměřené na motocyklisty . (Při kontrolách motocyklistů se zaměřit zejména na agresivní jízdu, používání přileb a na řízení pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek; dohled doplnit vhodně prevencí.)
---------	--

	počet DN motocyklistů	Počet usmrcených motocyklistů	těžce zraněno	lehce zraněno	Počet přestupků - motocyklisté *	Počet motocyklistů - viníků DN pod vlivem alkoholu či jiných NL	Počet speciálních kontrolních akcí (motocyklisté)	Počet přestupků motocyklistů v rámci těchto akcí
Praha	397	4	39	177	82	4	10	29
Středočeský	399	8	75	252	135	13	22	43
Jihočeský	213	10	28	158	103	13	2	6
Plzeňský	137	2	21	102	108	12	5	6
Ústecký	224	3	44	130	36	13	2	0
Královéhradecký	173	5	26	123	66	11	2	21
Jihomoravský	289	4	42	234	238	20	9	21
Moravskoslezský	266	9	43	172	84	17	21	33
Olomoucký	165	2	32	110	44	9	12	29
Zlínský	133	1	33	96	154	12	8	62
Vysočina	133	5	23	103	85	4	6	33
Pardubický	154	5	25	119	48	8	4	9
Liberecký	157	5	24	104	97	15	5	29
Karlovarský	64	1	20	49	23	5	0	0
Celkem ČR	2904	64	475	1929	1303	156	108	321

V roce 2013 bylo zaznamenáno **2 904** (+ 111 oproti roku 2012) **dopravních nehod s účastí motocyklistů**. Nejvíce dopravních nehod bylo zaznamenáno v Praze a Středočeském kraji, nejvíce usmrcených a zraněných motocyklistů bylo zaznamenáno v Středočeském kraji. **Počet usmrcených motocyklistů meziročně klesl o 23 osob (o 26 %). O 96 % ale (!) stoupl počet těžce zraněných a o 142 % (!) stoupl meziročně počet lehce zraněných motocyklistů.**

Motocyklisté	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Počet nehod	3831	2946	2601	2934	2793	2904
Usmrceno	116	85	92	77	87	64
Těžce zraněno	620	596	480	566	242	475
Lehce zraněno	1867	1898	1699	1869	797	1929

V roce 2013 proběhlo **108 kontrolních akcí speciálně zaměřených na motocyklisty**. Policie České republiky se snaží na motocyklisty působit i v rámci celé řady **preventivních aktivit**, často ve spolupráci s motocyklovými svazy či sdruženími a na místech vyhledávaných motorkáři: např. Buchlovské hory, akce „Stop nehodám“ Ústeckého kraje zaměřená na pravidla silničního provozu a zásady bezpečné jízdy, beseda pro studenty - žadatele o řidičských průkaz s rozбором vážných dopravních nehod mladých řidičů – motorkářů

(Pardubický kraj), akce „Bezohlednost není ctnost“ spojená s motosrazy a zaměřená na zásady bezpečné jízdy, nebezpečí požívání alkoholu při řízení a poskytování první pomoci při nehodě. Účastníci si mohli vyzkoušet jízdu na trenažéru a obdrželi od policistů reflexní vesty, jednorázové alkoholtestery a plně vybavené motolékárničky (Vysočina, ve spolupráci s BESIP a Státním ústavem zdraví), akce při příležitosti zahájení motocyklové sezóny zaměřená zejména na mladé řidiče, příčiny a důsledky dopravních nehod, první pomoc a předcházení nebezpečným situacím (Jihomoravský kraj), již tradiční akce „Nežij vteřinou“, jehož součástí je využití zařízení pro crash testy motocyklů z ČVUT v Praze, prezentace primáře z brněnského traumacentra, praktické ukázky první pomoci zdravotnických záchranářů zaměřené na nehody motocyklistů, akce „Nejsi tu sám aneb šťastný návrat domů“ (Jihomoravský kraj – důsledky dopravních nehod motocyklistů, alkohol), akce „Otevírání motorkářské sezóny“ zaměřená na viditelnost motocyklistů (Olomoucký kraj) apod.

Problematicke bezpečné jízdy na motocyklech a dodržování pravidel silničního provozu se věnovala i řada besed se studenty středních škol či autoškol. V posledních letech se v souvislosti se závažnými následky dopravních nehod motocyklistů výrazně zvýšila prevence zaměřená právě na tuto cílovou skupinu.

Ú 8.1.9	Kontroly Policie ČR zaměřit na agresivní jízdu (nesprávné předjíždění a nesprávný způsob jízdy).
---------	--

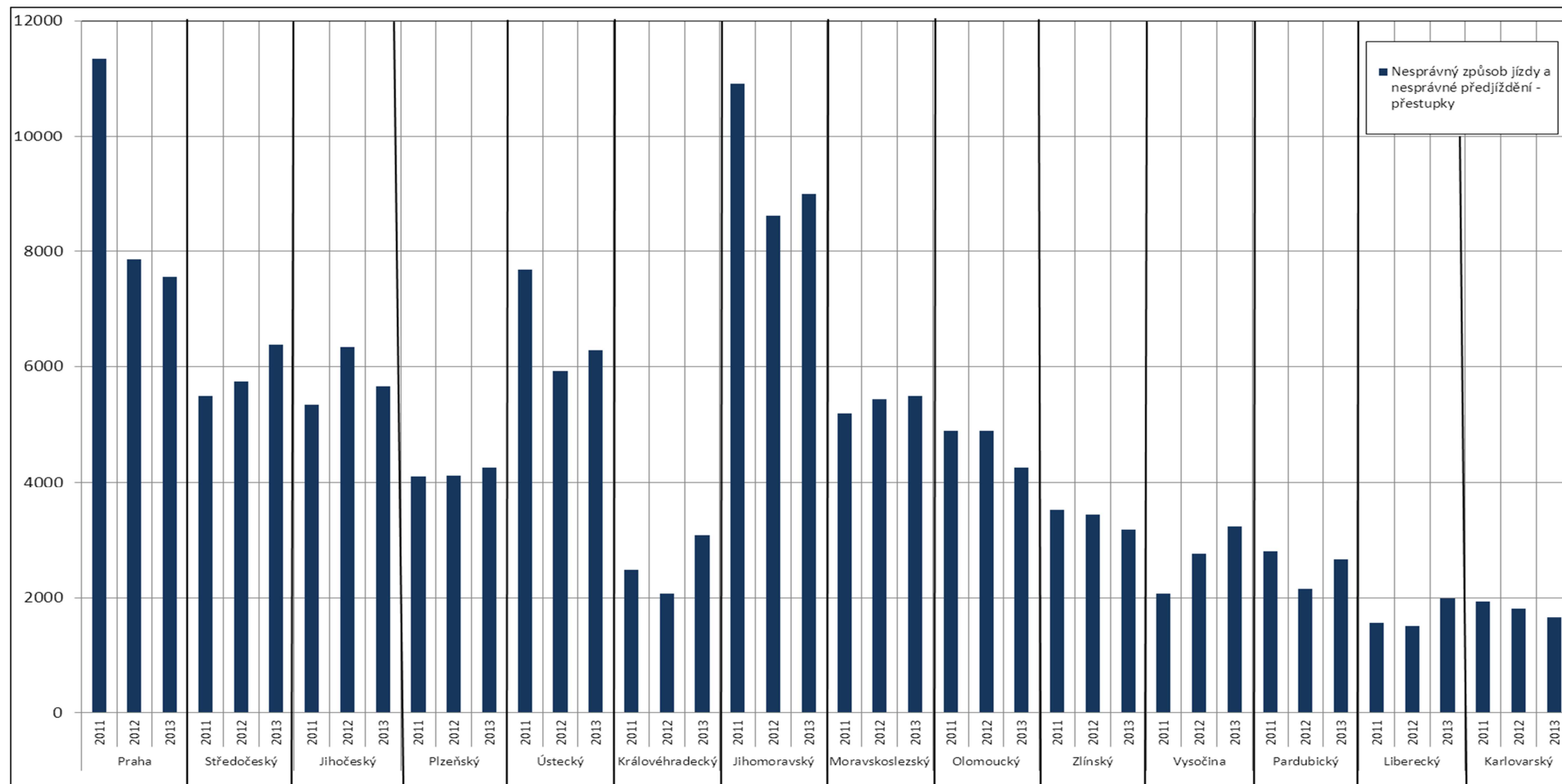
Pojem „agresivní jízda“ náš právní řád nezná, pro potřeby vyhodnocení Národní strategie BESIP byly do této kategorie zařazeny tyto sledované položky: nesprávné předjíždění, nesprávný způsob jízdy a bezohledná agresivní jízda. Je však třeba konstatovat, že první dvě ze jmenovaných položek nemusí vždy představovat „agresivní“ chování na pozemní komunikaci. Proto doporučujeme této okolnosti věnovat pozornost při aktualizaci Národní strategie.

Následky dopravních nehod způsobených agresivní jízdou (nesprávným předjížděním, nesprávným způsobem jízdy a bezohlednou agresivní jízdou) 2009 - 2013:

	2009	2010	2011	2012	2013
Usmrceno	285	283	263	284	243
Těžce zraněno	1139	910	1007	942	927

Graf 25: Počet zjištěných přestupků nesprávného způsobu jízdy a nesprávného předjíždění v jednotlivých krajích 2011 – 2013

(Pozn.: V přehledu činnosti služby dopravní policie se nesledují jako zvláštní položka zjištěné přestupky „bezohledná agresivní jízda“.)



Ú 8.3.1	V součinnosti s MD připravit návrh změny zákona o silničním provozu, který by definoval „bezpečnou vzdálenost“, případně novelizaci prováděcí vyhl. č. 30/2001 Sb. (doporučený termín do konce roku 2014)
---------	---

V roce 2013 nebyl ze strany Ředitelství služby dopravní policie jako věcného gestora Policie ČR za bezpečnost a plynulost silničního provozu podán žádný legislativní návrh ke změně zákona o silničním provozu v otázce bezpečné vzdálenosti (doporučený termín je stanoven do konce roku 2014). Ze strany Ředitelství služby dopravní policie je kladen důraz na efektivnější využívání existujícího vodorovného dopravního značení „V16“ upozorňujícího na dodržování bezpečné vzdálenosti, které však není v současné době příliš využíváno. Limitujícím faktorem při aplikaci této místní úpravy je i skutečnost, že doposud není dořešena otázka svislého dopravního značení.

Ú 8.3.2	Předat podněty Silničním správním úřadům na místa vhodná k vyznačení vodorovného dopravního značení V16 (bezpečný odstup)
---------	---

Ze strany Ředitelství služby dopravní policie byl vznesen požadavek na využití vodorovného dopravního značení v rámci plánované rekonstrukce dálnice D1, který však nebyl ze strany Ředitelství silnic a dálnic a příslušného pracoviště Ministerstva vnitra akceptován, zejména z důvodů absence svislého značení v naší právní úpravě (viz Ú 8.3.1) a nevhodnosti umístění v místě uzavírky.

Ú 8.3.3	Zajištění dohledu ze strany Policie ČR systémem kamerového dohledu, především pro měření rychlosti, vč. tzv. úsekové rychlosti, a dodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly, zejména na dálnicích a rychlostních komunikacích.
---------	---

Předpokladem pro realizaci opatření Ú8.3.3 je realizace opatření K8.6, tj. instalace zařízení, které bude schopno měřit rychlost projíždějících vozidel, včetně úsekové rychlosti, bezpečnou vzdálenost mezi vozidly a statisticky evidovat počet projíždějících (kontrolovaných) vozidel. Tento předpoklad nebyl zatím ze strany gestora (Ministerstva dopravy) naplněn. Policie ČR na základě požadavku vytipovala vhodné lokace pro umístění takového zařízení, a to ve Středočeském kraji, Plzeňském kraji a Jihomoravském kraji.

Kromě specifikace opatření „K“, „V“ a „Ú“ byla do resortního akčního plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu doplněna i opatření „R“ (resortní), která převážně specifikují předpoklady pro realizaci opatření Národní strategie BESIP.

R 1	Finanční zajištění opatření K 8.10 a k 8.11 dle harmonogramu.
-----	---

Generální ředitelství hasičského záchranného sboru ČR je partnerem projektu HeERO (Harmonised eCall European Pilot) – harmonizovaného celoevropského pilotního projektu automatického tísňového volání z vozidla eCall. Na jeho realizaci bylo v roce 2013 vyčleněno

30 000,- Kč (čerpáno 29 426,60 Kč, zůstatek 573,40 Kč) jako součást národního spolufinancování.

Dále byly na projekt čerpány prostředky z mimorozpočtových zdrojů – rezervního fondu – ve výši 42 355,95 Kč (zůstatek 0,- Kč). Finanční prostředky budou vypořádány po závěrečném vyhodnocení projektu. Výše uvedené finanční prostředky byly použity k financování zahraničních služebních cest v rámci projektu HeERO.

R 2	Zřízení zvláštní technické skupiny pro kontrolu technického stavu vozidel vč. personálního zajištění.
-----	---

K financování ze strukturálních fondů byly předloženy návrhy projektů “Snížení dopravně bezpečnostních rizik v silniční dopravě“ a “Předcházení mimořádných událostí v nákladní přepravě“. Cena druhého projektu byla upřesněna na 206 mil. Kč. V rámci programovacího období 2007-2013 nebylo možné realizaci projektu zařadit, a ni na jeho realizaci vyčlenit jiné finanční prostředky.

R 3.1	Vyčlenit pro Ředitelství služby dopravní policie zvláštní prostředky pro financování preventivních aktivit v oblasti BESIP v souladu s § 124 odst. 8 písm. e) zákona č. 361/2000 Sb., v platném znění, v celkové částce nejméně 1.000.000 Kč/rok.
-------	---

Pro jednotlivá krajská ředitelství Policie ČR byl pro rok 2013 stanoven finanční limit ve výši 67 tis. Kč a pro Správu logistického zabezpečení Policejního prezidia ČR 62 tis. Kč, tj. celkem 1.000.000 Kč. Tyto prostředky byly vyčleněny a alokovány do příslušných rozpočtů.

R 3.2	Zajištění financování informačních a preventivně výchovných opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu v jednotlivých krajích dle priorit pro ČR a jednotlivé kraje stanovených na kalendářní rok.
-------	---

V rámci finančního zajištění preventivních aktivit v oblasti bezpečnosti silničního provozu byly v roce 2013 Ředitelstvím služby dopravní policie PPČR zakoupeny jednorázové alkoholtestery s logem Policie ČR určené pro účastníky silničního provozu. V rámci krajských ředitelství policie byly realizovány tyto aktivity:

- KŘP hlavního města Prahy - vzhledem k prioritě KŘP hl. m. Prahy, tedy řešení problematiky návykových látek v souvislosti s pohybem v silničním provozu a v souvislosti s řízením motorových vozidel pod vlivem návykových látek, byly zakoupeny „Drogové kufry“. Dále byl zakoupen reflexní materiál.
- KŘP Středočeského kraje – realizovalo nákup signálních zařízení Rabuk Protector (cca 200 ks), které slouží k označení vozidla tvořícího překážku v dopravě. Tímto zařízením byla vybavena barevně označená služební vozidla. Realizován byl také nákup reflexních prvků apod.
- KŘP Jihočeského kraje – pořídilo speciální 3D brýle, které navozují či simulují vnímání pod vlivem alkoholu či drog. Brýle jsou využívány při preventivních aktivitách zaměřených na chování a jednání řidiče pod vlivem alkoholu. Další prostředky byly použity na letáky a výstavní exponáty s dopravní tematikou. Pro chodce (převážně děti a seniory) a cyklisty byly pořízeny reflexní prvky, které byly využity při dopravně bezpečnostních a preventivních akcích.
- KŘP Plzeňského kraje – realizovalo nákup jednorázových alkoholtesterů opatřených logem Policie ČR a názvem krajského ředitelství k podpoře projektů a akcí zaměřených

na zvyšování bezpečnosti silničního provozu. Při kontrolách byly předávány motoristům, kteří se nedopustili žádného porušení platných zákonných norem v dopravě.

- KŘP Ústeckého kraje – pořídilo reflexní prvky a aromatické stromečky jako dárek pro motoristy, kteří jezdili podle předpisů.
- KŘP Libereckého kraje – pořídilo reflexní materiály pro DBA a pro akci „Zebra se za tebe nerozhledne“.
- KŘP Pardubického kraje - nakoupilo reflexní prvky. Materiály byly rozdávány chodcům, cyklistům i ostatním účastníkům silničního provozu v rámci preventivních akcí a dětem při preventivních akcích zaměřených na dopravní tematiku.
- KŘP Královéhradeckého - k projektu „Nebýt viděn je hazard se životem!“ byly nakoupeny reflexní materiály a upomínkové předměty (reflexní pásy na suchý zip s logem PČR, přívěšek ve tvaru reflexní vesty s logem PČR, reflexní tyčinky do výpletu jízdních kol ap).
- KŘP Kraje Vysočina – pořídilo reflexní vesty pro děti, výstražná světla, reflexní tyčinky na kolo, reflexní vesty pro dospělé, výstražné trojúhelníky a motolékárničky.
- KŘP Jihomoravského kraje - zajistilo z přidělených finančních prostředků reflexní prvky.
- KŘP Olomouckého kraje – zakoupilo reflexní prvky a „opilé brýle“ pro simulaci chování účastníka silničního provozu pod vlivem alkoholu a drog.
- KŘP Zlínského kraje - zajistilo reflexní prvky.
- KŘP Moravskoslezského kraje – použilo prostředky na nákup reflexních vest pro děti i dospělé a na nákup detektorů alkoholu.
- KŘP Karlovarského kraje – pořídilo reflexní prvky na jízdní kola a do osobních vozidel, orientační testy na alkohol, letáky motocyklistům a DVD – Senioři bezpečně v dopravě.

Celkem bylo v krajích vyčerpáno na prevenci v oblasti silničního provozu 928 244 Kč.

KŘP	Čerpání
Praha	55910
Středočeský	67000
Jihočeský	68000
Plzeňský	67000
Karlovarský	67000
Ústecký	67000
Liberecký	67000
Královéhradecký	67000
Pardubický	67000
Vysočina	67334
Jihomoravský	67000
Zlínský	67000
Olomoucký	67000
Moravskoslezský	67000
Celkem	928 244

R 4	Vybavení všech organizačních článků dopravní policie SW pro vyhodnocování digitálních tachografů podle požadavku ŘSDP ve spolupráci s KŘP.
-----	--

V lednu roku 2013 byl zpracován návrh projektu na čerpání prostředků z integrovaného operačního programu spočívající v pořízení 115 ks licencí SW, 115 ks zařízení pro stahování dat, 115 ks notebooků, včetně zajištění školení pro všechny organizační články služby dopravní policie. Tato část bude muset být v omezené míře řešena z rozpočtu Policie ČR.

V rámci projektu „Povodně“ je plánováno pořízení speciálních vozidel pro monitoring reálných hrozeb pro kontrolu přepravy nebezpečných látek a kontrolu sociálních předpisů. Tento projekt je v současné době před konečným schválením.

R 5.1	Obměna a doplnění vozového parku dopravní policie (automobily, motocykly) podle požadavku ŘSDP ve spolupráci s KŘP.
-------	---

V roce 2013 byl na základě požadavku ŘSDP PP ČR realizován nákup 7 ks speciálně upravených policejních vozidel Škoda Superb s měřicí a dokumentační technikou, které mají sloužit jako obměna za dosluhující technické prostředky (vozidla VW Passat). Tato vozidla jsou určena pro vybranou dálniční síť, za účelem odhalování a ovlivňování agresivního chování účastníků silničního provozu na významných tazích. Tato vozidla byla zařazena do pracovního týmu AUTO – TEAM. Vozidla jsou využívána zejména na dálnicích a rychlostních komunikacích. Dále bylo v rámci centrálních nákupů pořízeno 48 vozidel VW Transporter určených pro zpracovávání dopravních nehod. Do konce roku 2015 bude dopravní policie vybavena celkem 105 vozidly.

R 5.2	Obměna a doplnění zařízení pro měření rychlosti vozidel služby dopravní, pořádkové a cizinecké policie podle požadavku ŘSDP ve spolupráci s KŘP.
-------	--

V roce 2013 byly pořízeny 3 mobilní laserové měřiče rychlosti.

R 6	Vybavit Policii ČR (službu dopravní policie, službu pořádkové policie a službu cizinecké policie) dostatečným množstvím analyzátorů alkoholu v dechu se záznamem a testerů na jiné návykové látky se záznamem dle požadavku ŘSDP ve spolupráci s KŘP.
-----	---

Požadavek na nákup analyzátorů alkoholu v dechu byl Ředitelstvím služby dopravní policie zpracován již v roce 2011 (230 ks), přičemž realizace nákupu byla provedena koncem roku 2012. Obdobně tomu bylo v případě orientačních testerů na jiné návykové látky, kdy bylo realizováno výběrové řízení na nákup celkem 120 000 ks testerů na období let 2012 až 2014. Zároveň byly koncem roku 2012 vyčleněny Ministerstvem vnitra další prostředky z programu prevence kriminality ve výši 10 mil. Kč na nákup testerů na jiné návykové látky.

V roce 2013 proběhlo výběrové řízení na nákup těchto testerů a přístrojů pro detekci jiných návykových látek.

Závěr

V Národní strategii bezpečnosti silničního provozu České republiky byl stanoven cíl: snížit počet usmrcených (do 30 dnů) při dopravních nehodách do roku 2020 o 60 % oproti roku 2009 (tj. na 360 osob).

I když se počet usmrcených osob při dopravních nehodách v roce 2013 (jak usmrcených do 24 hodin, tak usmrcených do 30ti dnů) podařilo opět výrazně snížit (**počet usmrcených osob je nejnižší od roku 1990**), **meziročního cíle Národní strategie** (maximálně 645 usmrcených osob do 30ti dnů po dopravní nehodě), **se – i když těsně - dosáhnout nepodařilo.**

Očekávaného snížení počtu usmrcených či těžce zraněných osob se podařilo dosáhnout u

- usmrcených dětí v silničním provozu,
- usmrcených a těžce zraněných motocyklistů,
- usmrcených a těžce zraněných mladých a začínajících řidičů,
- usmrcených osob starších 65ti let,
- usmrcených i těžce zraněných osob z dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu či jiné návykové látky,
- usmrcených i těžce zraněných osob z dopravních nehod zaviněných z nepřiměřené rychlosti a
- usmrcených i těžce zraněných osob z dopravních nehod zaviněných nesprávným předjížděním, nesprávným způsobem jízdy a agresivní bezohlednou jízdou.

Naopak cíle Národní strategie nebylo dosaženo zejména u

- těžce zraněných dětí (o 1 osobu),
- usmrcených chodců (o 11 osob),
- těžce zraněných chodců (o 36 osob),
- usmrcených (o 3 osoby) a těžce zraněných cyklistů (o 95 osob),
- těžce zraněných osob starších 65ti let (o 31 osob; k nárůstu došlo zejména u řidičů),
- počtu zjištěných jízd pod vlivem alkoholu (nejhorší situace je ve Středočeském, Jihomoravském a Moravskoslezském kraji) a jízd pod vlivem jiných návykových látek (ve všech krajích, nejhorší situace je v Jihomoravském a Moravskoslezském kraji); poměr kontrolovaných vozidel a zjištěných jízd pod vlivem alkoholu značně překračuje cíl stanovený v Národní strategii BESIP, tj. maximálně 0,01 % jízd pod vlivem alkoholu s obsahem alkoholu v krvi do roku 2020. Intenzivní kontrola řízení vozidla pod vlivem alkoholu zůstává proto prioritou i pro další období.

PRIORITY ČINNOSTI DOPRAVNÍ SLUŽBY PRO rok 2014:

V roce 2014 doporučujeme zaměřit se na:

a) Rizikové, především rychlostní chování řidičů motorových vozidel. I když došlo meziročně k významnému poklesu usmrcených a těžce zraněných osob z rychlostních nehod, je nutné

konstatovat, že **více než 1/3 usmrcených osob při dopravních nehodách v roce 2013 mělo na svědomí právě rychlostní chování řidičů**. Sledovat ve všech krajích; vysoký počet usmrcených osob z rychlostních nehod je dlouhodobě zaznamenáván zejména ve Středočeském kraji (mimo obec), i když je současně třeba konstatovat, že oproti loňskému roku došlo k jeho velmi výrazné redukci (téměř na polovinu). Vysoký počet úmrtí z důvodů rychlosti je i v Jihočeském kraji (mimo obec) a Moravskoslezském kraji (v obci).

b) Řízení vozidel pod vlivem alkoholu, ale i jiných návykových látek

- sledovat ve všech krajích. Nejvíce dopravních nehod s alkoholem bylo (stejně jako v roce 2012) zjištěno ve Středočeském a Moravskoslezském kraji, dále pak v Praze a Jihomoravském kraji. U 75 % dopravních nehod s alkoholem byla zjištěna hodnota alkoholu u viníka dopravní nehody 1 ‰ a více, v drtivé většině případů se tedy nejedná o tzv. „zbytkový alkohol“,
- na řízení jízdního kola na pozemní komunikaci pod vlivem alkoholu (zatímco řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu bylo zjištěno u cca 6 % dopravních nehod, u cyklistů se jedná téměř o 1/3 všech dopravních nehod zaviněných cyklisty),
- stále stoupá počet dopravních nehod zaviněných pod vlivem návykových látek.

c) Chodce

- viditelnost chodců v noční době, zejména mimo obec (všechny kraje),
- bezpečný pohyb chodců v silničním provozu (zejména Praha, Moravskoslezský kraj, Jihomoravský kraj a Královéhradecký kraj).

d) Cyklisty

- zejména Středočeský kraj a Zlínský kraj, ale i další kraje,
- řízení jízdního kola po požití alkoholu.

e) Motocyklisty

- dodržování pravidel silničního provozu motocyklisty - zejména Praha, Středočeský kraj.

g) Zajištění plynulosti a bezpečnosti silničního provozu v souvislosti s rekonstrukcí dálnice D1 a

h) Kontrola údržby technického stavu vozidel, zejména nákladních vozidel, včetně kontroly technického stavu vozidla po dopravní nehodě.

PRIORITY V OBLASTI DOPRAVNÍ PREVENCE V ROCE 2014

Image Policie ČR významně zvyšují aktivity v oblasti prevence, zejména na regionální úrovni, a kvalifikovaný dohled situovaný do míst, která jsou z hlediska bezpečnosti vyhodnocena jako riziková. Image Policie ČR rovněž významně přispívá **proaktivní mediální komunikace**, a to jak na úrovni regionální, tak zejména na úrovni ředitelství služby dopravní policie. Množství i kvalita preventivních aktivit Policie ČR v oblasti BESIP se od roku 2004, kdy byla přijata Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, výrazně zlepšily a jako efektivní lze vnímat zejména propojení preventivních aktivit s dohledem.

Pro rok 2014 navrhujeme v souladu s výše uvedenými prioritami v oblasti činnosti služby dopravní policie zaměřit se na tyto dopravně bezpečnostní aspekty v oblasti prevence:

- a) **bezpečnost chodců** (dodržování předpisů, viditelnost),
- b) **bezpečnost cyklistů** (používání přileb u osob do 18ti let, edukace a doporučení u osob nad 18 let, alkohol),
- c) řízení vozidla pod vlivem **alkoholu či jiné návykové látky**,
- d) **bezpečný způsob jízdy řidičů motorových vozidel** (rychlost, dodržování bezpečné vzdálenosti, předjíždění, specifika jízdy na motocyklu a koexistence motocyklistů s ostatními účastníky silničního provozu),
- e) **poskytování dopravně bezpečnostních informací v souvislosti s rekonstrukcí dálnice D 1** (zajištění plynulosti a bezpečnosti provozu).

PRIORITY V OBLASTI LEGISLATIVNÍ PRO ROK 2014

Prioritou v oblasti legislativní je

- a) zpracování legislativního návrhu definujícího „bezpečnou vzdálenost“,
- b) používání reflexních prvků účastníky silničního provozu,
- c) zadržení osvědčení o registraci vozidla při silniční kontrole a vážné dopravní nehodě.