



Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020



BESIP

...protože jde o život!

Obsah

Slovo úvodem	3
1. Nehodovost v ČR v evropském kontextu	3
2. Ekonomické aspekty nehodovosti	4
3. Strategický cíl Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020	6
4. Základní východiska	6
5. Prioritní problémové oblasti	7
5.1. Děti	7
5.2. Chodci	8
5.3. Cyklisté	8
5.4. Motocyklisté	9
5.5. Mladí a noví řidiči	10
5.6. Stárnoucí populace	11
5.7. Alkohol a jiné návykové látky	12
5.8. Nepřiměřená rychlost jízdy	13
5.9. Agresivní způsob jízdy	14
6. Akční program	16
7. Odpovědnost za plnění cílů Strategie	16
8. Dlouhodobá vize	17

Slovo úvodem^{1x}

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 si klade za cíl do roku 2020 **snížit počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a dále pak o 40 % snížit počet těžce zraněných**. Jedná se o cíl ambiciózní, jehož dosažení výrazně sníží následky dopravních nehod, fyzické a duševních útrapy přímých účastníků i jejich blízkých. Dopravní nehody ovšem mají kromě ryze lidského rozměru i dimenzi ekonomickou, a tak s sebou citelné snížení nehod v silničním provozu i nese nemalé celospolečenské úspory.

Česká republika se přijetím Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011-2020 připojila k zemím, jejichž obyvatelé projeví vůli bojovat s novodobou celosvětovou epidemií, epidemií závažných následků dopravní nehodovosti. Zásadní podmínkou pro úspěšné splnění cílů nové Strategie je, aby se bezpečnost silničního provozu stala právem i zodpovědností každého z nás...

1. Nehodovost v ČR v evropském kontextu

Se 130 usmrcenými v silničním provozu na milion obyvatel se Česká republika v roce 2001 řadila v rámci 27 zemí EU zhruba doprostřed na 15. místo a tvořila předěl mezi stávajícími členskými státy a tehdejšími kandidátskými zeměmi. Ukazatel úmrtnosti v té době o 16 % překračoval evropský průměr. Přes pokrok dosažený v průběhu uplynulé dekády se Česká republika v roce 2009 s 86 usmrcenými v silničním provozu na milion obyvatel řadí na 18. pozici v rámci zemí EU27 a patří tak mezi ty s horšími dosahovanými výsledky. Míra úmrtnosti v ČR je o 23 % vyšší, než je evropský průměr. V posledních letech se dokonce mírně pohoršilo i její postavení v rámci zemí, které přistoupily k EU v roce 2004. Jak je to možné? Mezi roky 2001 a 2009 došlo v průměru v rámci celé Evropské unie k redukci počtu usmrcených v silničním provozu o 36 %, zatímco v České republice poklesl ve stejném období počet usmrcených o něco méně, konkrétně o 32 %.

1 * Tato publikace je zkrácenou, pro nejširší veřejnost určenou verzí Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011-2020. Zájemcům o podrobnější informace doporučujeme seznámit se na webových stránkách Ministerstva dopravy ČR – www.ibesip.cz s plným textem strategie včetně příloh.

Základní přehled o vývoji nehodovosti na pozemních komunikacích v České republice v uplynulé dekádě a jejich následcích podává následující tabulka:

Rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Dopravních nehod celkem	211516	185664	190718	195851	196484	199262	187965	182736	160376	74 815	75522
Usmrceno do 30 dnů	1 486	1 334	1 431	1 447	1 382	1186	1 063	1 222	1 076	901	832
Usmrceno do 24 h	1 336	1 219	1 314	1 319	1 215	1 127	956	1 123	992	832	753
Těžce zraněno	5 375	5 378	5 375	5 125	4 711	4 237	3 883	3 861	3 725	3 467	2 823
Lehce zraněno	27 063	28 297	29 013	30 312	29 543	27 974	24 231	25 382	24 776	23 777	21 610
Hmotná škoda [miliard Kč]	7,096	8,244*	8,891	9,334	9,687	9,771	9,116*	8,467	7,741	4,981*	4,9

* minimální výše škody, při které je povinnost hlásit dopravní nehodu PČR byla v polovině let 2006 a 2009 z původních 1 000 Kč změněna od 1.1.2001 na 20 000 Kč, od 1.7.2006 na 50 000 Kč a od 1.1.2009 na 100 000 Kč

Tabulka č. 1: Celkové počty dopravních nehod a následků v ČR v letech 2000 – 2009
(zdroj: ŘSDP PP ČR)

2. Ekonomické aspekty nehodovosti

Dopravní nehody přinášejí kromě sociálních dopadů také mimořádně vysoké celospolečenské ekonomické ztráty. Stanovení ekonomických ztrát z nehodovosti, které vychází z vyčíslení tzv. přímých nákladů (kromě škod na majetku se jedná o zdravotní a administrativní náklady) a rovněž tak z nákladů nepřímých (daných tzv. ztrátou na produkci a sociálními výdaji), je v ČR prováděno již od roku 1993. Kromě celkových ztrát jsou definovány průměrné náklady spojené s jednou nehodou s následkem smrtelného, těžkého nebo lehkého zranění či nehody jen s hmotnou škodou. Tyto hodnoty jsou každoročně aktualizovány průměrnou meziroční mírou inflace udávanou Českým statistickým úřadem. Náklady za rok 2009 byly následující:

	Počet	Jednotkové náklady (tis. Kč)	Výše ztrát (mld. Kč)
Smrtelné zranění	901	10653	9,6
Těžké zranění	3467	3577	12,4
Lehké zranění	23777	402	9,6
Jen hmotné škody	53109	109	5,8
Celkem			37,4

Tabulka č. 2: Celkové ekonomické ztráty z dopravních nehod v ČR za rok 2009 (zdroj: CDV)

V roce 2002 činily přímé i nepřímé náklady při smrtelném zranění v důsledku dopravní nehody 8 mil. Kč, v roce 2009 dosáhly částky 10,6 mil. Kč. U nehod s těžkým zraněním oceňovaná částka stoupla z 2,7 mil. Kč v roce 2002 na 3,6 mil. Kč v roce 2009.

Výše uvedené údaje vycházejí z ryze peněžního vyjádření ztrát způsobených nehodami. Ve většině evropských států se však stále více prosazuje širší pohled na hodnocení těchto ztrát, zahrnuta bývá i lidská stránka - bolest, utrpení, psychická újma apod. Je aplikována metoda „ochoty platit“, která je založena na zjištění, nakolik jsou obyvatelé dané země ochotni zaplatit za to, aby se předešlo riziku usmrcení nebo těžkého následku na zdraví. Jedná se o vyjádření vůle občanů, jaká má být dána priorita opatřením pro zvýšení jejich bezpečnosti v silničním provozu. Ohodnocení smrtelného následku nehody se v jednotlivých evropských státech citelně liší, zajímavé ovšem je, že v zemích s vysokou úrovní bezpečnosti silničního provozu (např. Norsko, Velká Británie či Švédsko) jsou konkrétní údaje několikanásobně vyšší oproti zemím s nízkou úrovní bezpečnosti (Řecko, Polsko apod.). V zájmu jednotného posuzování efektivity bezpečnostních opatření byly proto na základě jednotné metodiky vypracovány doporučené hodnoty pro jednotlivé členské země EU. Vzájemná porovnatelnost jednotlivých zemí reflektující jejich ekonomickou úroveň je založena na zohlednění parity jejich kupní síly. Reálná výše celospolečenských ztrát způsobených nehodami v silničním provozu v České republice v roce 2009 je pak následující:

	Počet	Jednotkové náklady dle mezinárodních doporučení (tis. Kč)	Celková v (výše ztrát (mld. Kč)
Smrtelné zranění	901	24 232,0	21,8
Těžké zranění	3467	3 255,2	11,3
Lehké zranění	23777	236,6	5,6
Hmotné škody			16,0
Celkem			54,7

Tabulka č. 3: Souhrnná reálná výše celospolečenské ztráty z dopravních nehod v ČR za rok 2009 (zdroj: CDV)

Z porovnání s původními hodnotami uvedenými v tabulce č. 2 vyplývá, že se zásadně změnila výše ztrát spojených se smrtelnými úrazy a že se snižující se závažností následků je vypočtená hodnota nižší. Je z toho zjevné, že hodnota lidského života v ČR není dostatečně oceněna. Z objektivního mezinárodního porovnání vyplývá, že souhrnná reálná výše celospolečenské ztráty z dopravních nehod v ČR za rok 2009 činila téměř 55 mld. Kč.

3. Strategický cíl Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020

Strategickým cílem daným Národní strategií bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 je **snížit do roku 2020 počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru evropských zemí a současně o 40 % snížit počet těžce zraněných.**

Základním ukazatelem pro evropské porovnání bude počet usmrcených na 1 milion obyvatel. Redukce počtu těžce zraněných bude vztažena k roku 2009. Strategický cíl reflektuje evropský cíl vytyčený Evropskou komisí, totiž snížit v rámci Evropské unie počet obětí silničních dopravních nehod v letech 2010-2020 na polovinu, a současně i ambici České republiky posunout se v oblasti tragických následků nehod během této dekády alespoň na celoevropský průměr. Podle deklarovaného evropského cíle by se měl počet usmrcených snížit o polovinu, tzn. ze současných cca 70 usmrcených osob na milion obyvatel na cca 35 v roce 2020. Na dosažení dané úrovně v současné době aspirují Švédsko, Nizozemsko a Velká Británie. V České republice tak bude třeba každoročně **snížit počet smrtelných obětí nehod průměrně o 5,5 %**. V souhrnu to znamená redukci počtu usmrcených o cca 60 % oproti roku 2009, tj. na 360 osob. **Naplnění tohoto cíle zachrání během této dekády životy více než 3 000 našich spoluobčanů.**

4. Základní východiska

Při tvorbě Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 byl vzat v potaz nejen společný evropský cíl, ale rovněž tak konkrétní výchozí národní podmínky, potřeby a okolnosti, za kterých budou potřebná opatření realizována. Základními východisky tak byly:

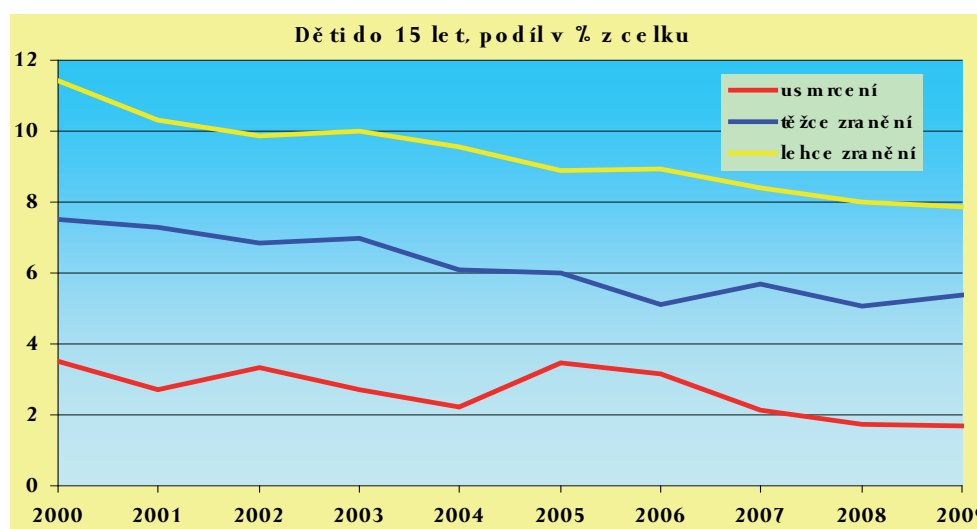
- vyhodnocení Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2004-2010,
- průzkum mezi subjekty v České republice, jejichž činnost se dotýká bezpečnosti silničního provozu,
- analýza zkušeností z evropských zemí, které dosáhly radikálního snížení závažné nehodovosti,
- politika EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu pro období do roku 2020.

5. Prioritní problémové oblasti

Specifikace prioritních problémových oblastí byla provedena na základě rozborů vývoje nehodovosti v předchozí dekádě. Jejím smyslem je umožnit zaměření pozornosti na nejrizikovější skupiny účastníků silničního provozu a rovněž tak na nebezpečné způsoby chování. Na základě vyhodnocení předchozí Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2004-2010, porovnání přímých a nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu s evropskými zeměmi a na základě očekávaných trendů a změn podmínek v dopravě byly identifikovány následující prioritní oblasti nové strategie:

5.1. Děti

Nepatří sice k nejrizikovějším účastníkům silničního provozu, ale náležitá pozornost zaměřená na tuto skupinu je z dlouhodobého hlediska významná. Podíl dětí usmrcených v silničním provozu na celkovém počtu obětí dopravních nehod v ČR v uplynulé dekádě klesal, a to v důsledku soustavné péče a pozornosti věnovaných prevenci dětské úrazovosti v dopravě.



Graf č. 1: Podíl následků dopravních nehod dětí do 15 let na celkových následcích (zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV)

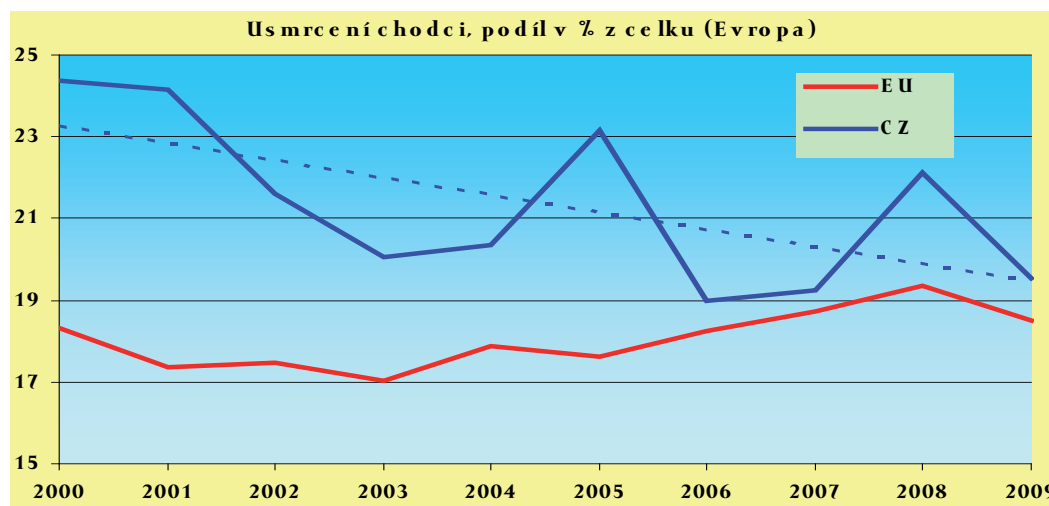
Z dětí se stanou budoucí řidiči, jejich preventivní výchova tak má potenciál podstatně ovlivnit chování celé generace obyvatelstva. Trvale platí zásada, že se nelze smířit byť i s jediným usmrceným či vážně zraněným dítětem v souvislosti s dopravní nehodou.

Příslušná opatření a aktivity by měly přinést v cílovém roce 2020 snížení počtu:

- **usmrcených dětí o 7**
- **těžce zraněných dětí o 70**

5.2. Chodci

Jedná se o nejméně zastoupenou skupinu tzv. zranitelných účastníků silničního provozu. V roce 2009 bylo oproti roku 2001 chodců usmrceno o 50 % méně, přesto však je třeba považovat absolutní počet obětí mezi chodci za neúměrně vysoký. ČR v porovnání s celoevropským vývojem vykazuje nadprůměrně vysoký podíl chodců na celkovém počtu usmrcených účastníků silničního provozu, i v této dekádě je proto třeba věnovat opatřením zaměřeným na tuto skupinu zvýšenou pozornost.



Graf č. 2: Podíl smrtelných následků dopravních nehod chodců na celkových následcích (zdroj: IRTAD – OECD, CDV)

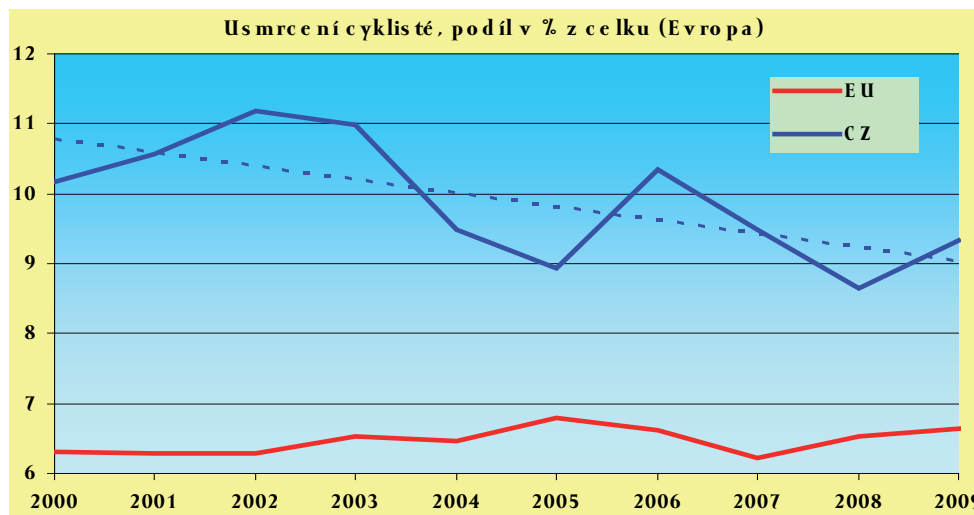
Příslušná opatření a aktivity by měly přinést v cílovém roce 2020 snížení počtu:

- **usmrcených chodců o 80**
- **těžce zraněných chodců o 240**

5.3. Cyklisté

I nadále je třeba podporovat obyvatele měst a obcí k využívání jízdních kol v přepravě, a to mj. podporou snižování rizika zranění či usmrcení následkem střetu s motorovými vozidly. V roce 2002 došlo k 53 % smrtelných úrazů cyklistů na komunikacích mimo obec, v roce 2009 poklesl tento podíl na 44 %, což znamená, že k usmrcení většiny cyklistů došlo na komunikacích v obcích. Je třeba podporovat realizaci dopravně bezpečnostních opatření, za jejichž pomoci bude především ve městech dosaženo solidárního, bezproblémového pohybu všech

účastníků silničního provozu. Absolutní počet usmrcených cyklistů má sice klesající tendenci, jejich podíl na počtu celkově usmrcených je však stále vysoký, obzvláště v porovnání s evropským průměrem:



Graf č. 3: Podíl smrtelných následků dopravních nehod cyklistů na celkových následcích
(zdroj: IRTAD – OECD, CDV)

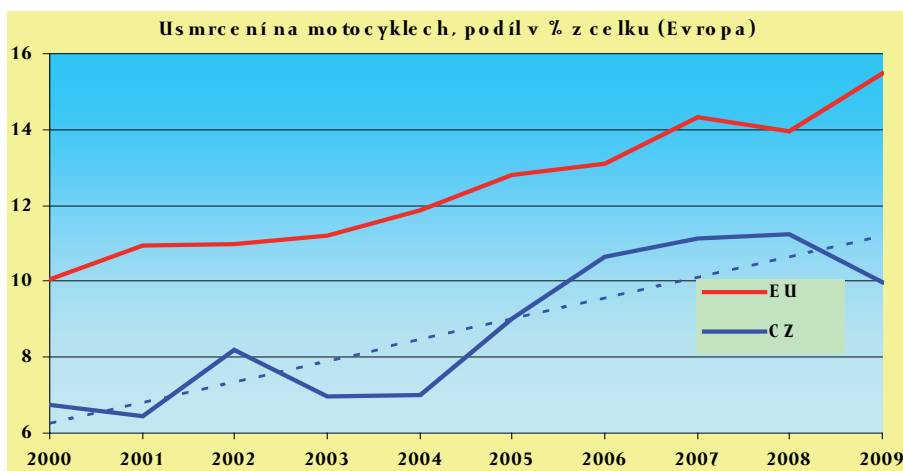
Zvýšení úrovně bezpečnosti cyklistů v silničním provozu je jednoznačnou výzvou pro tuto dekádu.

Příslušná opatření a aktivity by měly přinést v cílovém roce 2020 snížení počtu:

- **usmrcených cyklistů o 35**
- **těžce zraněných cyklistů o 150**

5.4. Motocyklisté

Motocyklisté jsou ze všech účastníků silničního provozu vystaveni nejvyššímu riziku smrtelného zranění a zároveň představují velké nebezpečí i pro ostatní. Nejvyšší počet usmrcených motocyklistů najdeme ve věkové kategorii 25-34 let, hlavní příčinou vzniku tragických nehod je přitom tradičně nepřiměřená rychlost jízdy. S ohledem na rostoucí počet prodaných motocyklů a jen omezený pokrok v jejich vybavení technologiemi pasivní bezpečnosti se dá očekávat přetrvávání dopravně bezpečnostních problémů u dané skupiny. Trend vývoje smrtelných nehod motocyklistů v ČR má obdobný průběh jako v ostatních evropských zemích.



Graf č. 4: Podíl smrtelných následků dopravních nehod motocyklistů na celkových následcích
(zdroj: IRTAD – OECD, CDV)

Motocyklisté ujedou pouze 0,5 % celkově ujeté vzdálenosti v silničním provozu, ovšem podílejí se z téměř 10 % na celkovém počtu usmrcených účastníků silničního provozu. Je proto nutné věnovat náležitou pozornost opatřením zaměřeným na tuto skupinu účastníků silničního provozu.

Příslušná opatření a aktivity by měly přinést v cílovém roce 2020 snížení počtu:

- **usmrcených motocyklistů o 45**
- **těžce zraněných motocyklistů o 180**

5.5. Mladí a noví řidiči

Mladí a začínající řidiči mají v silničním provozu zvýšené riziko účasti na nehodě, ať již v důsledku zvýšené akceptace rizika, či z nedostatku zkušeností. Demografický vývoj naznačuje, že počet a podíl mladých řidičů se budou snižovat, což ovšem neznamená, že by působení na jejich životní hodnoty a chování v provozu začalo ztrácet na významu. U mladých řidičů v průběhu uplynulé dekády došlo ke snížení podílu na celkově usmrcených, problém však představují osoby ve věku do 20 let.

věk řidiče	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2009/2000
do 17 let	842	680	585	636	572	563	507	510	480	369	0,44
18 - 20 let	10892	9302	8956	9661	10113	9923	9263	9910	9160	4144	0,38
21 - 24 let	25382	22193	20685	20217	19381	19039	17428	17818	15473	6662	0,26
do 24 let celk.	37116	32175	30226	30514	30066	29525	27198	28238	25113	11175	0,30
v % z celku											
do 17 let	0,4	0,4	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,5	1,26
18 - 20 let	5,6	5,5	5,1	5,4	5,6	5,4	5,3	5,9	6,2	6,2	1,10
21 - 24 let	13,1	13,0	11,8	11,2	10,7	10,3	10,0	10,6	10,5	9,9	0,76
do 24 let celk.	19,2	18,9	17,3	16,9	16,7	16,0	15,6	16,8	17,0	16,6	0,87

Tabulka č. 4: Počty nehod zaviněných řidiči motorových vozidel podle věku řidiče
(zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV)

Ve srovnání s evropským průměrem je podíl mladých řidičů na celkovém počtu obětí dopravních nehod nižší, což nesporně souvisí s celou řadou preventivně-osvětových akcí zajišťovaných Ministerstvem dopravy. Již ne tolik přesvědčivé porovnání nabízí pohled na řidiče nové, s krátkodobou řidičskou praxí, kde se ČR nachází v blízkosti evropského průměru. To podtrhuje nezbytnost provedení zásadní změny v oblasti přípravy a provádění řidičských zkoušek nových řidičů, rovněž tak vyvstává potřeba zavedení efektivních podpůrných opatření pro začínající motoristy.

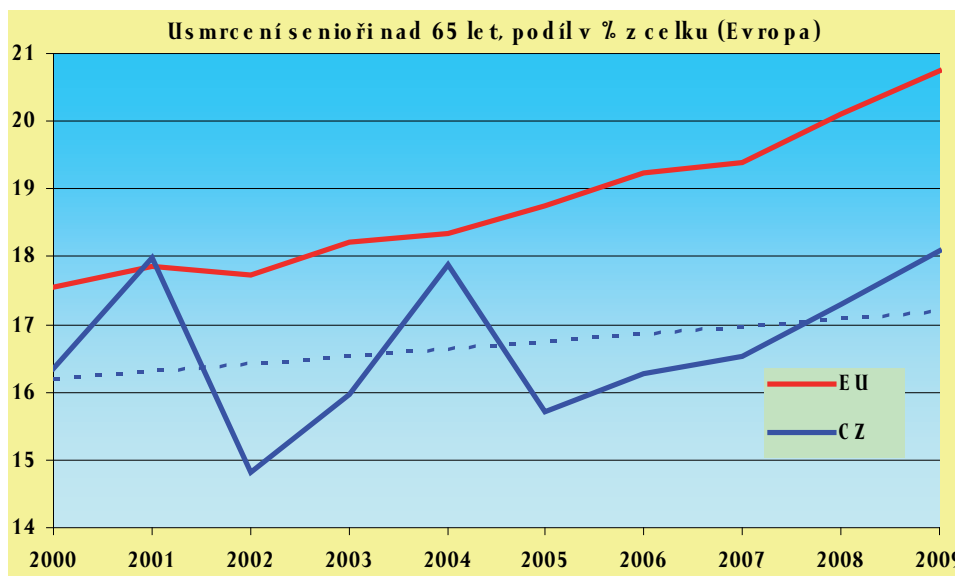
Příslušná opatření a aktivity by měly přinést v cílovém roce 2020 snížení počtu:

- **usmrcených osob o 70**
- **těžce zraněných osob o 150**

5.6. Stárnoucí populace

Stárnutí populace je aktuálním demografickým fenoménem. Podíl obyvatelstva nad 65 let vzroste do roku 2020 ze současných 15 % na 20 %. Senioři budou současně mnohem aktivnější, tedy se zvýšenou potřebou mobility. Kvalitnější zdravotní péče však nemůže plně kompenzovat zvýšenou zranitelnost starších lidí a současně sníženou schopnost rychle analyzovat a reagovat na stále komplikovanější situaci v silničním provozu. Je třeba věnovat pozornost především starším chodcům. V roce 2010 bylo 44 % usmrcených chodců starších 64 let, přičemž podíl usmrcených seniorů na celkovém počtu obětí dopravních nehod činil v daném roce 19 %.

Bezpečnost seniorů v silničním provozu se stává čím dále tím závažnějším celoevropským problémem, jak dokazuje následující graf:



Graf č. 5: Podíl usmrcených seniorů nad 65 let v % z celkového počtu usmrcených řidičů
(zdroj: IRTAD – OECD, CDV)

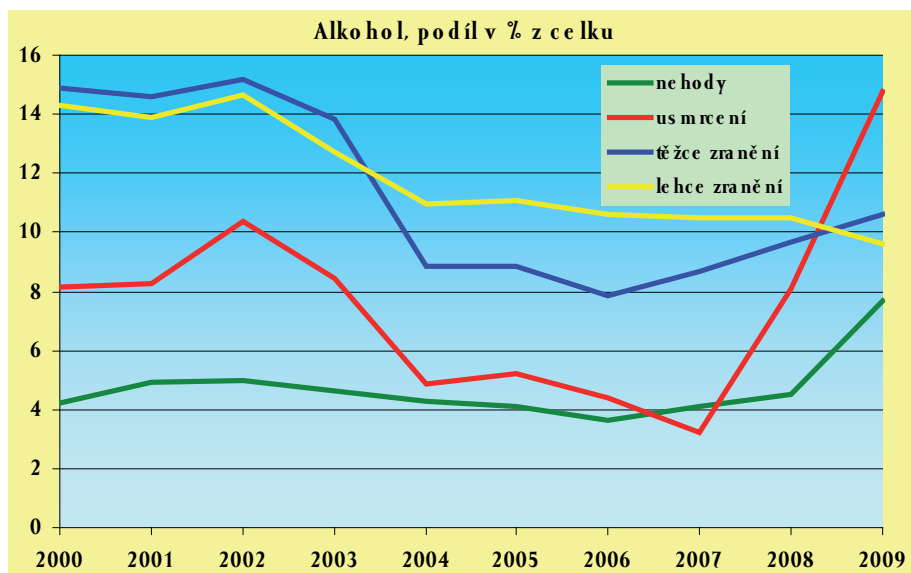
Ačkoliv problém stárnutí populace významněji zasáhne Českou republiku až kolem roku 2030, je nezbytné se na novou situaci připravovat již během této dekády.

Příslušná opatření a aktivity by měly přinést v cílovém roce 2020 snížení počtu:

- **usmrcených osob o 25**
- **těžce zraněných osob o 50**

5.7. Alkohol a jiné návykové látky při řízení

V posledních letech zaznamenáváme nárůst tragických následků dopravních nehod způsobených pod vlivem alkoholu. Alarmující je rovněž skutečnost, že v roce 2010 byla u 69 % viníků dopravních nehod způsobených pod vlivem alkoholu zjištěna hodnota alkoholu v krvi viníka nehody ve výši 1 ‰ a více.



Graf č. 6: Podíl následků dopravních nehod zaviněných alkoholem na celkových následcích nehod
(zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV)

Alkoholu za volantem bude i v této dekádě po právu věnována zvýšená pozornost. Je ovšem nutno připomenout, že zásadním problémem je omezená možnost kontroly a vymáhání dodržování příslušné zákonné úpravy.

Příslušná opatření a aktivity by měly přinést v cílovém roce 2020 snížení počtu:

- **usmrcených osob o 40**
- **těžce zraněných osob o 150**

5.8. Nepřiměřená rychlost jízdy

Nepřiměřená rychlost jízdy má za následek nejméně 40 % obětí dopravních nehod, současně významným způsobem přispívá ke vzniku prakticky všech nehod v silničním provozu. Přitom i velmi malé změny v rychlosti vozidel vedou k významným změnám v závažnosti nehod. Druhotným problémem je rychlá jízda, při níž není zachován bezpečný odstup od předchozího vozidla. Základní přehled vývoje následků nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí je následující:

rychlost	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2009/2000
nehody	28073	29892	26275	27499	29890	31066	25892	25185	23353	15521	0,55
usmrcení	530	512	556	496	461	481	420	495	434	370	0,70
těžce zranění	1745	1877	1833	1754	1699	1576	1317	1328	1286	1151	0,66
lehce zranění	6932	8059	7616	8406	8477	8158	6715	7244	7362	6887	0,99
v % z celku											
nehody	13,3	16,1	13,8	14,0	15,2	15,6	13,8	13,8	14,6	20,7	1,56
usmrcení	39,7	42,0	42,3	37,6	37,9	42,7	43,9	44,1	43,8	44,5	1,12
těžce zranění	31,6	34,2	33,4	33,4	34,8	35,9	33,0	33,5	33,8	32,6	1,03
lehce zranění	25,6	28,5	26,3	27,7	28,7	29,2	27,7	28,5	29,7	29,0	1,13

Tabulka č. 5: Počty a následky nehody zaviněných nepřiměřenou rychlostí
(zdroj: ŘSDP PP ČR, CDV)

Nepřiměřená rychlost jízdy je nejvýznamnějším zabijákem na silnicích. I v této dekádě budou proto činěna opatření vedoucí k významnému snížení počtu jejich obětí.

Příslušná opatření a aktivity by měly přinést v cílovém roce 2020 snížení počtu:

- **usmrcených osob o 140**
- **těžce zraněných osob o 310**

5.9. Agresivní způsob jízdy

Agresivní způsob jízdy je charakterizován jako chování, které nerespektuje ostatní účastníky silničního provozu. Agresivita v dopravě je nebezpečná nejen pro bezprostřední ohrožení ostatních, ale především pro její psychologický dopad na ostatní účastníky silničního provozu. Bezohledná jízda se spolu s individualismem a korupcí, které prorůstají společností, stává společenskou normou. Agresivní jízda přitom nijak zvlášť nešetří čas spěchajícímu řidiči, ale naopak omezuje ostatní, přispívá k jejich stresu, k vytváření kolizních situací, současně zatěžuje životní prostředí. Přímý dopad agresivní jízdy na nehodovost lze jen obtížně vyjádřit, neboť se projevuje různými způsoby – např. nebezpečným předjížděním, nedáním přednosti v jízdě, omezováním ostatních řidičů, nedodržováním bezpečné vzdálenosti. Agresivita za volantem si však svou daň vybírá neúprosně, např. v roce 2009 zemřelo na násled-

ky nehod zapříčiněných nesprávným předjížděním a nedáním přednosti 144 osob a 7 965 dalších bylo zraněno. Proto je třeba v následné dekádě důsledně zaměřit pozornost na preventivní opatření předcházející projevům agresivního chování a na účinná represivní opatření.

Příslušná opatření a aktivity by měly přinést v cílovém roce 2020 snížení počtu:

- **usmrcených osob o 60**
- **těžce zraněných osob o 100**

Důsledná realizace příslušných opatření a aktivit v rámci prioritních oblastí nové Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011-2020 by měla v cílovém roce 2020 oproti roku 2009 snížit počet osob usmrcených v silničním provozu o 60 %, tedy o 500.

Naplnění tohoto cíle zachrání během této dekády životy více než 3 000 našich spoluobčanů.

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

Tabulka č. 6: Očekávané snížení počtu usmrcených a těžce zraněných osob v cílovém roce 2020 oproti roku 2009

Podají-li se naplnit cíle nové Strategie, bude zachráněno nejen mnoho lidských životů, ale rovněž dojde k významné redukci celospolečenských finančních ztrát. Je rovněž třeba zdů-

raznit, že zahraniční zkušenosti jednoznačně prokazují, že finanční prostředky investované do vhodně zvolených dopravně bezpečnostních opatření vykazují vysoký stupeň návratnosti. Tento aspekt je obzvláště aktuální v době, kdy se hledají účinná úsporná opatření a pečlivě se posuzuje efektivnost vynaložených finančních prostředků.

6. Akční program

Nedílnou součástí Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011–2020 je Akční program, který obsahuje Nápravná opatření k vytvoření bezpečného dopravního systému na pozemních komunikacích rozdělná do tří základních složek:

- **bezpečná pozemní komunikace,**
- **bezpečné dopravní prostředky,**
- **bezpečné chování.**

7. Odpovědnost za plnění cílů Strategie

Při realizaci Strategie bude spolupůsobit velké množství subjektů majících různé kompetence a míru zodpovědnosti, odlišnou věcnou i územní působnost, jiné právní postavení a finanční či personální možnosti. Podmínkou pro úspěšné splnění cílů nové Strategie je ovšem účinné zapojení nejen ústředních orgánů státní správy, orgánů regionální a místní správy, profesních organizací (autoškol, dopravců, dopravních podniků apod.), firem a soukromých subjektů, nevládních organizací, občanských sdružení, ale i všech účastníků silničního provozu. Důsledné dodržování pravidel silničního provozu a bezpečnostních zásad, jako jsou např. používání bezpečnostních přileb motocyklisty i cyklisty, bezpečnostních pásů řidiči a cestujícími v automobilech, zajišťování dětí odpovídajícím zádržným systémem, používání reflexních materiálů na oblečení chodci i cyklisty za snížené viditelnosti, dodržování nejvyšší dovolené rychlosti v obci i mimo obec apod., bude v duchu trvale platného motto, totiž že

Bezpečně na silnicích - právo a zodpovědnost každého z nás.

8. Dlouhodobá vize...

Na každou dopravní nehodu, jejímž následkem je zmařen lidský život či dojde k těžkému zranění, je třeba pohlížet jako na systémové selhání celé společnosti, nikoliv – jak je tradičně činěno – jako na chybu jednotlivce. Ze střednědobého hlediska je bezesporu potřebné stanovit si cíle v podobě konkrétního snižování počtu usmrčených či vážně zraněných osob, definovat příslušné aktivity i opatření, které napomohou jejich splnění. Za konečný ideál je však třeba považovat stav, kdy se každý z nás vrátí ze své cesty ke svým blízkým živ a zdrav. Jedná se o ambiciózní sen, který se možná nikdy beze zbytku nenaplní. Musí jej však mít celá společnost, jednotliví občané i společenské organizace, političtí představitelé i komerční subjekty, zkrátka všichni.

Zásada „**Bezpečně na silnicích - právo a zodpovědnost každého z nás**“ se musí stát niternou součástí každého z nás, subjektů zodpovědných za bezpečnost silničního provozu i jednotlivých občanů. Jen pak budeme moci říci, že postupujeme společně... společně k vysněné nule.