

Národný plán na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky na II. polrok 2005 s výhľadom do roku 2010

1. Východiská

Vstup Slovenskej republiky do Európskej únie znamená nie len zmenu statusu štátu v medzinárodnej politike, ocenenie dosiahnutého pokroku a zavŕšenie obdobia snáh o napredovanie vo všetkých kľúčových sférach politického, kultúrno-spoločenského a ekonomického života, ale predovšetkým záväzok ďalšej, ešte intenzívnejšej aktivity s cieľom dosahovať vo všetkých oblastiach štandardy porovnateľné s krajinami vyspelej Európy, ktoré budú korešpondovať s cieľmi, ktoré si Európska únia vytýčila pre nasledujúce roky.

S integráciou k vyspelým krajinám a rozvojom spoločnosti je spojený aj rozvoj dopravy vo všetkých jej odvetviach. Osobitne v cestnej doprave sa každoročne zvyšuje počet dopravných prostriedkov na cestách ako aj nových vodičov, s čím sú spojené mnohé negatívne javy. V dôsledku nedostatočných podmienok na realizáciu dopravnej výchovy, nízkej disciplíny, agresívnej jazdy, porušovania základných povinností a nízkeho právneho vedomia vodičov a ostatných účastníkov cestnej premávky narastá počet dopravných nehôd a ich následky.

Na cestách Slovenskej republiky zomiera v poslednom období viac ako 600 účastníkov cestnej premávky ročne. Počty ťažko i ľahko zranených osôb sú ešte viac alarmujúce. Hmotné škody ako následky dopravných nehôd a celospoločenské náklady na ich odstraňovanie sa počítajú v miliardách Slovenských korún. Z morálneho hľadiska nemožno nespomenúť psychické traumy pozostalých po obetiach dopravných nehôd a ľudí s doživotným zdravotným postihnutím následkom dopravných nehôd.

Dopravná nehodovosť ako vážny celospoločenský problém si vyžaduje komplexné a efektívne riešenie vykazujúce známky koordinovaného a cieleného postupu všetkých zainteresovaných subjektov a inštitúcií so širokou podporou verejnosti.

Národný plán na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky na II. polrok 2005 s výhľadom do roku 2010 v Slovenskej republike bol vypracovaný práve s týmto zámerom. Je základným dokumentom, ktorý obsahuje rámec aktivít a opatrení na minimalizovanie strát na ľudských životoch a zníženie materiálnych škôd.

1.1 Štatistické údaje za posledné obdobie

Rast životnej úrovne obyvateľstva a jeho mobility sa odrazil aj v raste dopravných nehôd a ich následkov.

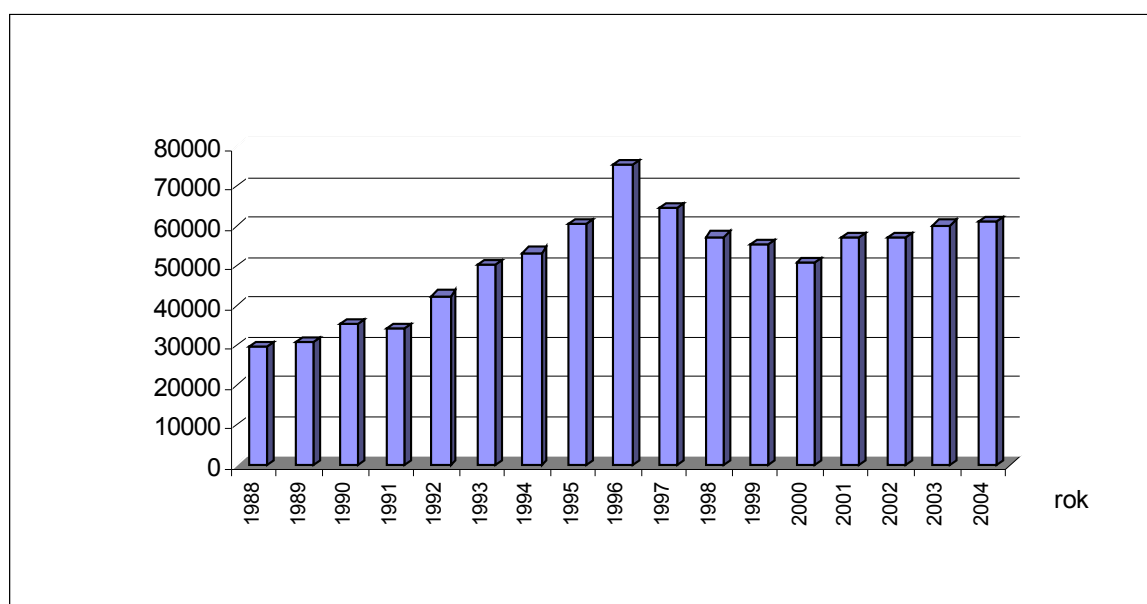
Z hľadiska počtu dopravných nehôd sa vo východiskovom roku 2002 stalo na cestách Slovenskej republiky 57 046 dopravných nehôd, avšak v roku 2004 to bolo až 61 233 dopravných nehôd. Pre ilustráciu vývoja dopravnej nehodovosti uvádzame štatistické údaje týkajúce sa počtu dopravných nehôd v období rokov 1988 – 2004, sú uvedené v tabuľke č. 1 a zobrazené v grafe č. 1.

Tabuľka č. 1: Počet dopravných nehôd a ich následkov na zdraví a strate na životoch

rok	usmrtené osoby	ťažko zranení	ľahko zranení	počet dopravných nehôd celkom
1988	436	1 805	7 045	29 560
1989	483	2 143	7 423	30 936
1990	662	2 469	8 165	35 213
1991	614	2 289	8 862	34 167
1992	677	2 638	8 682	42 557
1993	584	2 736	8 391	50 159
1994	633	2 603	8 782	53 436
1995	660	2 791	8 782	60 536
1996	626	2 699	8 949	75 607
1997	788	2 879	9 694	64 854
1998	819	3 124	9 778	57 452
1999	647	2 684	8 782	55 683
2000	628	2 204	7 890	50 930
2001	614	2 366	8 471	57 242
2002	610*	2 213	8 050	57 046
2003	645	2 163	9 158	60 300
2004	603	2 157	9 033	61 233

Pozn: * znamená východiskový údaj pre zníženie o 50 %

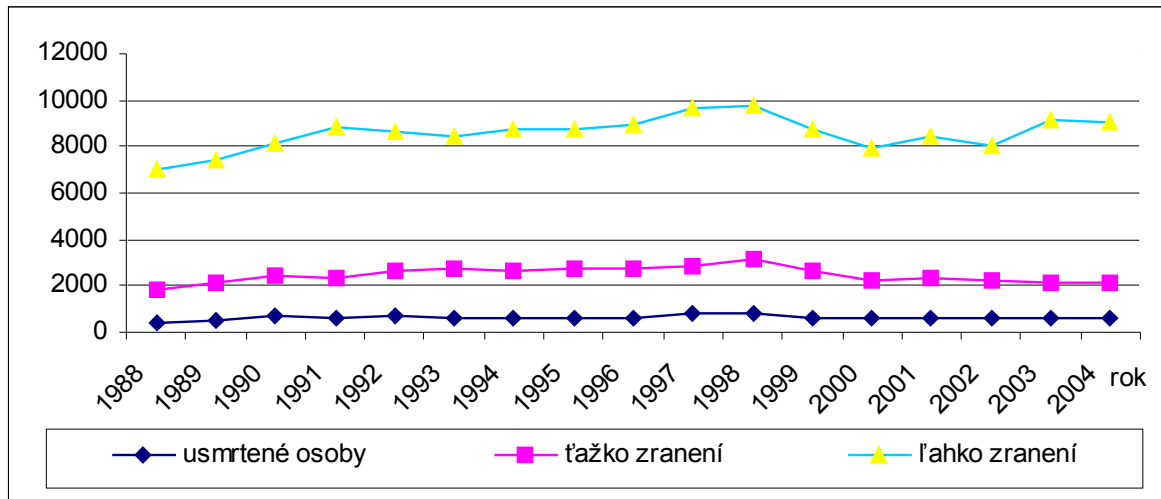
Graf č. 1: Vývoj dopravných nehôd v období 1988 - 2004



Pohľad na údaje týkajúce sa následkov dopravných nehôd v podobe usmrtených osôb, ťažko a ľahko zranených osôb upresňujeme grafom č. 2 a týmto komentárom:

- ✓ v roku 1988 bolo pri dopravných nehodách usmrtených len 436 osôb a postupnou motorizáciou sa tento počet zvýšil v roku 1998 na 819 a v ďalšom období klesol na hodnotu v priemere okolo 624 usmrtených osôb a má stagnujúcu tendenciu,
- ✓ v roku 1988 bolo 1 805 ťažko zranených osôb, tento trend ďalej stúpал až na svoje maximum, ktorý dosiahol v roku 1998, keď bolo 3 124 ťažko zranených osôb, v ďalšom období tento počet klesol, kde má stagnujúcu tendenciu,
- ✓ v roku 1988 bolo 7 045 ľahko zranených osôb, kde opäť v roku 1998 bolo dosiahnuté maximum, kedy bolo 9 778 ľahko zranených osôb a v ďalšom období má klesajúcu a stúpajúcu tendenciu.

Graf č. 2: Následky dopravných nehôd na ľudských životoch



1.2 Zhodnotenie dopravno-bezpečnostnej situácie v roku 2004 v porovnaní s rokom 2003

V roku 2004 bolo evidovaných 61 233 dopravných nehôd (nárast o 929), pri ktorých bolo usmrtených 603 osôb (pokles o 42). Ťažko sa zranilo 2 157 osôb (pokles o 6) a ľahko 9 033 osôb (pokles o 125).

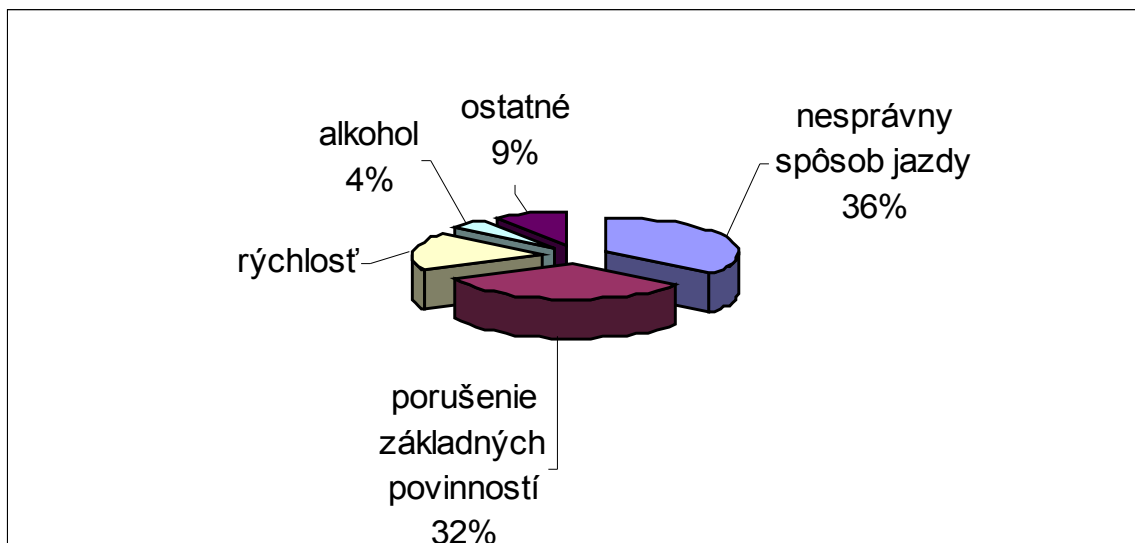
Z uvedeného počtu zaevidovaných dopravných nehôd bolo:

- s usmrtením 531 nehôd (pokles o 35),
- s ťažkým zranením 1 758 nehôd (pokles o 12),
- s ľahkým zranením 6 154 nehôd (pokles o 61),
- len s hmotnou škodou 52 790 nehôd (nárast o 1 037).

Vodiči motorových vozidiel z celkového počtu zaevidovaných dopravných nehôd zavinili 54 192 nehôd (nárast o 734), t. j. 89 % z celkového počtu nehôd. Pri nich bolo usmrtených 506 osôb (pokles o 13), t. j. 84 % z celkového počtu usmrtených osôb, ťažko sa zranilo 1 690 osôb (pokles o 11) a ľahko 7 331 osôb (pokles o 94).

Najčastejšími príčinami týchto dopravných nehôd sú nesprávny spôsob jazdy s 19 401 nehodami (pokles o 241), t. j. 36 % nehôd vodičov motorových vozidiel, porušenie základných povinností s 17 319 nehodami (pokles o 520), t. j. 32 % nehôd vodičov motorových vozidiel a rýchlosť jazdy s 10 099 nehodami (nárast o 1 560). Nehody z rýchlosti sú najnebezpečnejšími a najtragickejšími svedčí o tom i skutočnosť, že pri týchto nehodách zahynulo takmer 43 % usmrtených osôb (216 osôb, čo je nárast o 8), pritom ale podiel nehôd z rýchlosti je len 18,6 % z počtu dopravných nehôd zavinенých vodičmi motorových vozidiel. Vodiči zavinili pod vplyvom alkoholu 2 425 nehôd (nárast o 67).

Graf č. 3: Najčastejšie príčiny dopravných nehôd spôsobených vodičmi motorových vozidiel



Z hľadiska veku vodiča vinníka dopravnej nehody najviac dopravných nehôd zavinili vodiči vo veku:

- 20 až 29 rokov 15 726 nehôd (pokles o 227),
- 30 až 39 rokov 12 636 nehôd (nárast o 706),
- 40 až 49 rokov 8 916 nehôd (nárast o 148).

Z hľadiska dĺžky vodičskej praxe vinníkov dopravných nehôd je situácia nasledovná:

- do jedného roka 4 603 nehôd (pokles o 617), t. j. 8,5 % z celkového počtu nehôd vodičov,
- 1 až 2 roky 3 717 nehôd (nárast o 134), t. j. 6,9 % z celkového počtu nehôd vodičov,
- 3 až 5 rokov 8 602 nehôd (nárast o 12), t. j. 15,9 % z celkového počtu nehôd vodičov,
- 6 až 10 rokov 11 146 nehôd (nárast o 19), t. j. 20,6 % z celkového počtu nehôd vodičov,
- nad 10 rokov 19 441 nehôd (nárast o 1 348), t. j. 35,9 % z celkového počtu nehôd vodičov.

Z uvedeného je zrejmé, že najčastejšie spomedzi všetkých účastníkov cestnej premávky spôsobujú dopravné nehody vodiči motorových vozidiel, pričom k základným príčinám dopravných nehôd patria nesprávne návyky a ich nízka úroveň, porušenie základných povinností, agresívna a bezohľadná jazda. Zvláštnu skupinu vodičov tvoria vodiči profesionáli, ktorým je potrebné venovať osobitnú pozornosť, keďže pravdepodobnosť spôsobenia dopravnej nehody je u nich v dôsledku únavy, rutinných a stereotypných návykov a častej účasti v cestnej premávke vyššia.

Chodci zavinili 1 094 nehôd (pokles o 30), t. j. 1,8 % z celkového počtu nehôd, pri ktorých bolo 46 osôb usmrtených (pokles o 10), 221 osôb ťažko zranených (pokles o 18) a 749 osôb ľahko zranených (pokles o 10). V priemere každú 5 nehodu zavinil chodec pod vplyvom alkoholu. Celkom mali účasť na 2 362 dopravných nehodách (pokles o 14).

Pri nich bolo usmrtených 197 osôb (pokles o 5), ťažko zranených 582 osôb (nárast o 10) a ľahko zranených 1 624 osôb (pokles o 11).

S prihliadnutím na vek chodcov vinníkov dopravných nehôd, alarmujúci podiel na dopravnej nehodovosti (30,3 % na zavinení nehôd chodcov) má pomerne úzka skupina chodcov vo veku 6 až 14 rokov, teda školopovinná mládež s 331 zavinenými nehodami.

Chodci v produktívnom veku, teda v pomerne rozsiahlej vekovej skupine, vo veku 21 až 59 zavinili celkom 424 nehôd (38,8 % nehôd).

Ďalej chodci:

- vyšších vekových kategórií, vo veku nad 60 rokov zavinili celkom 148 nehôd (13,5 % nehôd),
- vo veku od 15 do 20 rokov, zavinili 104 nehôd (9,5 % nehôd),
- vo veku do 5 rokov, zavinili 89 nehôd (8,1 % nehôd).

Chodci patria medzi najzraniteľnejších účastníkov cestnej premávky. Úroveň ich ochrany je veľmi nízka. Veľký podiel na zraneniach a úmrtiach chodcov v cestnej premávke má na svedomí ich nedisciplinovanosť a nedodržiavanie pravidiel cestnej premávky. V druhom rade sa na dopravných nehodách s účasťou chodcov podieľal alkohol.

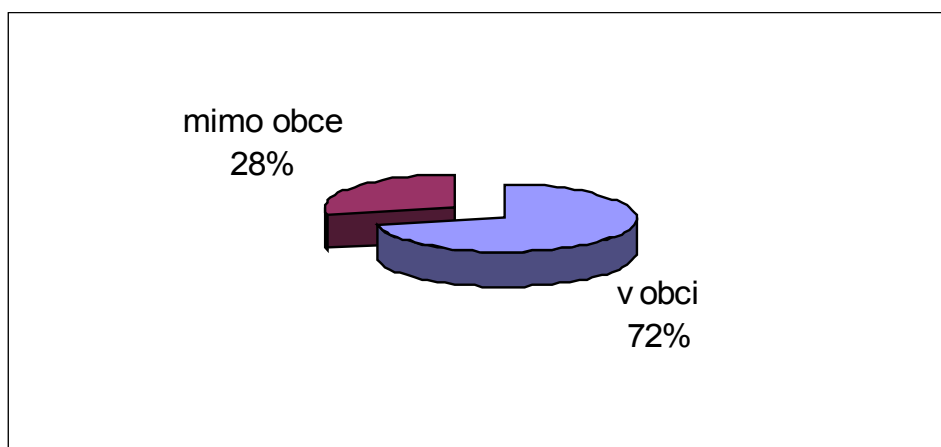
Vodiči nemotorových vozidiel zavinili 972 (pokles o 67), t. j. 1,6 % z celkového počtu nehôd. Pri nich bolo usmrtených 26 osôb (nárast o 1), ťažko zranených 152 osôb (nárast o 15) a ľahko zranených 604 osôb (pokles o 34). Obdobne ako chodci v priemere každú 5 nehodu zavinili vodiči nemotorových vozidiel pod vplyvom alkoholu.

Za posledné obdobie bola zaznamenaná zvýšená nehodovosť najmä pri používaní rôznych typov kolieskových korčúl a kolobežiek. Ich užívatelia často podceňujú prostriedky osobnej ochrany a porušujú dopravné predpisy, či už ich neznalosťou alebo vedome.

Dopravné nehody sa tak isto ako v predchádzajúcich rokoch kumulujú v obciach, kde vzniklo cca 72 % z celkového počtu nehôd. V obci bolo zaevidovaných 44 038 nehôd, pri ktorých bolo usmrtených 269 osôb. Nebezpečnosť na usmrtené osoby v obci je podstatne priaznivejšia ako u nehôd mimo obce. V obci došlo v priemere pri každej 164 nehode k usmrteniu osoby, mimo obce v priemere pri každej 52 nehode k usmrteniu osoby. Mimo obce bolo zaevidovaných 17 195 nehôd, pri ktorých bolo usmrtených 334 osôb.

Pomer výskytu nehôd v obciach a mimo obce je v priebehu posledného desaťročia približne konštantný. Celkovo sa však počet nehôd v oboch prípadoch značne zvýšil. Zatiaľ čo v obciach v posledných rokoch aj vďaka zavedeniu najvyššej povolenej rýchlosti 60 km/h počet usmrtených mierne klesá, na komunikáciách mimo obce oproti začiatku 90. rokov výrazne vzrástol. Pomer nehôd v obciach a mimo obce znázorňuje nasledujúci graf.

Graf č. 4: Pomer dopravných nehôd v intraviláne a extraviláne

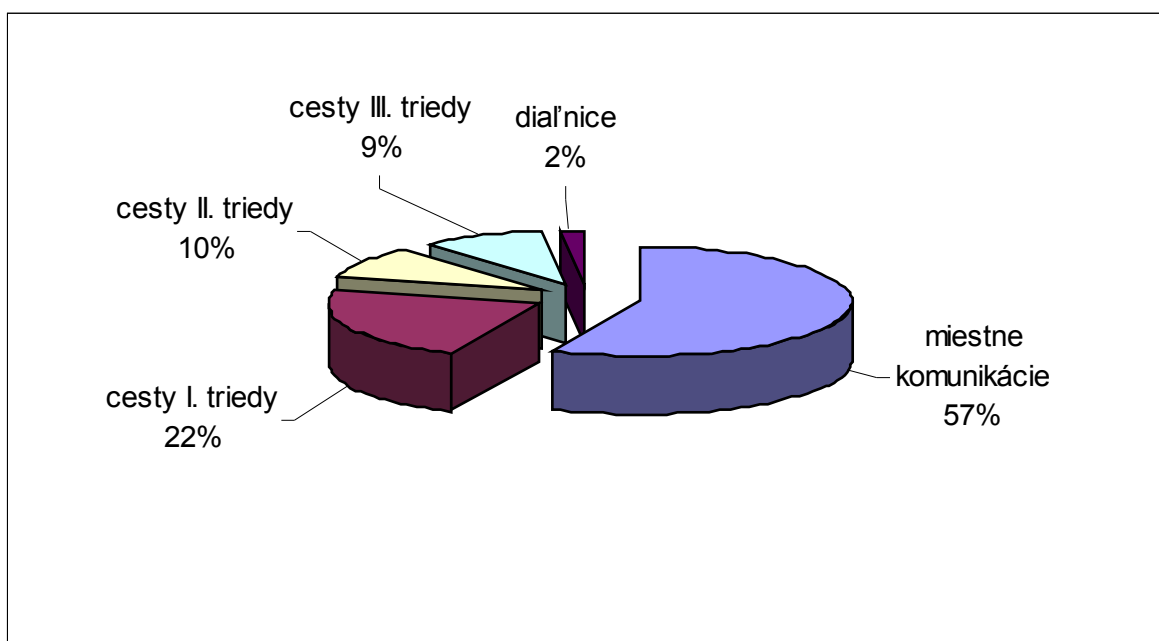


Z hľadiska komunikačnej úrovne vývoj dopravnej nehodovosti bol nasledovný:

- miestne komunikácie 34 945 nehôd (+444), t. j. 57 % z celkového počtu nehôd - usmrtených 124 osôb (+24), t. j. 20,5 % z celkového počtu usmrtených,
- cesty I. triedy 13 601 nehôd (+543), t. j. 22 % z celkového počtu nehôd - usmrtených 251 osôb (-91), t. j. 41,6 % z celkového počtu usmrtených,
- cesty II. triedy 5 960 nehôd (-280), t. j. 10 % z celkového počtu nehôd. - usmrtených 116 osôb (+14), t. j. 19,2 % z celkového počtu usmrtených,
- cesty III. triedy 5 396 nehôd (+21), t. j. 9 % z celkového počtu nehôd - usmrtených 92 osôb (+7), t. j. 15,2 z celkového počtu usmrtených,
- diaľnice 1 331 nehôd (+201), t. j. 2 % z celkového počtu nehôd - usmrtených 20 osôb (+4), t. j. 3,3 % z celkového počtu usmrtených.

Zo štatistických údajov vyplýva, že diaľnice, ktoré vykazujú relatívne najväčší dopravný výkon, sú zároveň najbezpečnejším typom pozemných komunikácií. Ukazovateľ počtu dopravných nehôd spojených s dopravným výkonom dokazuje priamu závislosť nehodovosti od kvality stavebných parametrov i údržby jednotlivých typov komunikácií. Je potrebné konštatovať, že na dopravnú nehodovosť má vplyv aj údržba pozemných komunikácií.

Graf č. 5: Pomer úrovne pozemných komunikácií k dopravnej nehodovosti



Záverom tejto časti ešte pohľad na štatistické údaje roku 2004 týkajúce sa následkov dopravných nehôd s použitím bezpečnostných pásov, ktoré sú uvedené v tabuľke č. 2.

Tabuľka č. 2: Následky dopravných nehôd s použitím bezpečnostných pásov

Ukazovateľ/katégoria účastníka nehody	Následky dopravných nehôd (počet osôb)			Nezranené osoby
	Usmrtené	Ťažko zranené	Ľahko zranené	
Celkové počty	603	2 157	9 032	neevidov.
Vodič v osobnom automobile pripútaný bezpečnostnými pásmi	100	395	2 389	66 192
Vodič v osobnom automobile nepripútaný bezpečnostnými pásmi	56	115	421	7 298
Spolujazdec v osobnom automobile na prednom sedadle pripútaný bezpečnostnými pásmi	40	215	1 294	256
Spolujazdec v osobnom automobile na prednom sedadle nepripútaný bezpečnostnými pásmi	37	83	275	79
Spolujazdec v osobnom automobile na zadnom sedadle pripútaný bezpečnostnými pásmi	8	76	449	63
Spolujazdec v osobnom automobile na zadnom sedadle nepripútaný bezpečnostnými pásmi	41	173	753	82

Údaje v tejto tabuľke vypovedajú o potrebe používania bezpečnostných pásov, ako prvku na zníženie úmrtnosti v dôsledku dopravných nehôd. Pomer nezranených osôb a usmrtených, ťažko alebo ľahko zranených jasne vypovedá v prospech používania bezpečnostných pásov v cestnej doprave.

1.3 SWOT analýza bezpečnosti cestnej premávky v podmienkach Slovenskej republiky

Silné stránky:

- aktívne pôsobenie Policajného zboru pri výkone dohľadu nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky,
- Rada vlády Slovenskej republiky pre bezpečnosť cestnej premávky ako trvalý poradný, koordinačný a iniciatívny orgán vlády Slovenskej republiky ,
- aktuálnosť témy, ktorá má podporu v európskych štruktúrach a stratégiách (Biela kniha z roku 2001 – Európska dopravná politika do roku 2010 – Čas rozhodnúť, Rezolúcia Rady 2000/731(01)/ES o zvýšení bezpečnosti cestnej dopravy, Odporúčanie Komisie 2004/345/ES o uplatňovaní opatrení v oblasti bezpečnosti cestnej dopravy a pod.),
- medzinárodná spolupráca na európskej úrovni a na úrovni krajín V4 i bilaterálnej,
- celospoločenský záujem na znížení dopravnej nehodovosti a jej následkov,
- dobrá evidencia a vyhodnocovanie dopravnej nehodovosti Policajným zborom s predpokladom pre realizáciu vhodných opatrení,
- dobré legislatívne východiská pre pôsobenie väčšiny rezortov v oblasti bezpečnosti cestnej premávky,
- viaceré záujmové združenia a autokluby ochotné aktívne pôsobiť v oblasti bezpečnosti cestnej premávky vrátane nadšenia odbornej verejnosti,
- realizácia projektov financovaných z európskych fondov,
- záujem na zlepšení kvality výstupov autoškôl,
- fungujúca informovanosť verejnosti o aktuálnom stave cestnej premávky prostredníctvom súkromných médií (predovšetkým rozhlasových),
- nedostatočná presnosť prvotnej lokalizácie nehôd, neprímerané ocenenie následkov nehôd a nejednotná metodika určovania nehodových lokalít.

Slabé stránky:

- nedostatočné podmienky na realizáciu dopravnej výchovy na školách a na detských dopravných ihriskách,
- spolupráca zúčastnených subjektov je často vnímaná len na formálnej úrovni,
- rezervy vo využívaní zahraničných skúseností na vnútroštátnej úrovni,
- nízka úroveň medializácie otázok bezpečnosti cestnej premávky,
- slabá úroveň dopravnej výchovy v školách a využívania dopravných ihrísk,
- takmer žiadna úroveň dopravnej výchovy obyvateľstva,
- agresívne správanie sa účastníkov cestnej premávky a nerešpektovanie stanovených pravidiel,
- nejestvuje národná stratégia bezpečnosti cestnej premávky,
- takmer žiadna realizácia akcií obsiahnutých v Akčnom pláne pre oblasť dopravy a životného prostredia v SR z roku 1999,
- v období 1992 - 2004 žiadna koordinácia ústredných orgánov štátnej správy v otázkach bezpečnosti cestnej premávky,
- nedostatočne vybudovaná cestná infraštruktúra z hľadiska transeurópskych projektov a zlepšovania prístupu okrajových regiónov,
- nízka úroveň kontrol dodržiavania sociálnej legislatívy, dohody ADR, AETR a pod.,
- nízky záujem o financovanie projektov na podporu bezpečnosti cestnej premávky,
- nedostatočná údržba pozemných komunikácií,
- na jestvujúcej cestnej sieti sa zhoršuje kvalita stavebného a dopravno-technického stavu vozovky,
- nízka úroveň zainteresovania poisťovní do procesu financovania bezpečnostných opatrení,
- chýba systémový prístup k otázke bezpečnosti cestnej premávky preferujúci preventívne opatrenia pred represívnymi.

Príležitosti:

- zníženie úmrtnosti, poškodenie zdravia a škôd pri dopravných nehodách,
- vyššia ochrana zraniteľných účastníkov cestnej premávky,
- zníženie ekonomických následkov dopravných nehôd,
- zvýšenie vedomia všetkých účastníkov cestnej premávky,
- plnohodnotná integrácia Slovenskej republiky do európskych štruktúr v oblasti celourópskej bezpečnosti cestnej dopravy,
- rozvoj medzirezortnej spolupráce a koordinácia aktivít v oblasti bezpečnosti cestnej premávky,
- uplatňovanie nových technológií na zvýšenie bezpečnosti dopravných prostriedkov a cestnej infraštruktúry,
- zvýšenie úrovne právneho vedomia všetkých účastníkov cestnej premávky.

Ohrozenia:

- nedostatok finančných prostriedkov na uskutočnenie prijatých opatrení,
- pasívne väzby jednotlivých úrovní orgánov štátnej správy, miestnej štátnej správy, samosprávy a obcí,
- nenaplnenie vytýčených strategických cieľov môže znamenať odcudzenie sa európskej a medzinárodnej spolupráci,
- nízke nadšenie širokej verejnosti pre pochopenie zámerov bezpečnosti cestnej premávky,
- podceňovanie významu bezpečnosti cestnej premávky.

2. Opatrenia

Navrhované opatrenia ako súčasť Národného plánu na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky na II. polrok 2005 s výhľadom do roku 2010 sú koncipované tak, aby nebola dotknutá pôsobnosť a príslušnosť ministerstiev a ostatných ústredných orgánov štátnej správy, miestnej štátnej správy, samosprávy a obcí a zároveň vychádzajú

- zo štatistických údajov a ich zhodnotenia,
- z analýzy silných a slabých stránok bezpečnosti cestnej premávky v podmienkach Slovenskej republiky,
- z medzinárodných záväzkov, ktorými je Slovenská republika viazaná.

Návrh opatrení je rozčlenený do týchto oblastí:

- A. bezpečnosť cestných vozidiel,
- B. bezpečnosť pozemných komunikácií,
- C. dopravná výchova a osвета,
- D. zdravotná výchova a dopravná psychológia,
- E. dopravnobezpečnostná legislatíva,
- F. dohľad nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky,
- G. propagácia v médiách,
- H. národná koordinácia,
- I. medzinárodná spolupráca.

Oblasti A. až G. navrhnutých opatrení korešponujú s pôsobnosťou a činnosťami odborných skupín zriadených pri Rade vlády Slovenskej republiky pre bezpečnosť cestnej premávky (ďalej len "RV BCP").

Návrh opatrení vychádza z parciálneho rozloženia úloh, ktoré je založené na báze odbornosti.

Realizácia navrhovaných opatrení vyžiada dôslednú koordináciu zainteresovaných subjektov a inštitúcií vrátane určenia konkrétnej zodpovednosti s cieľom dosiahnuť komplexný, integrovaný cieľ.

A. Bezpečnosť cestných vozidiel

Technický stav vozidiel evidovaných v Slovenskej republike sa v poslednom období zlepšil. Dôvodom tejto skutočnosti je:

- výrazná obnova vozidlového parku (ročne je evidovaných viac než 70 000 nových motorových vozidiel),
- povinnosť podrobovať vozidlá v ustanovených lehotách kontrolám technického stavu,
- správne postavená legislatíva z hľadiska konštrukčných prvkov vozidiel a typového schvaľovania vozidiel, ich systémov a komponentov,
- správne postavená legislatíva zameraná na kontrolu technického stavu vozidiel,
- vhodné upravené podmienky podnikania v oblasti kontrol technického stavu vozidiel.

V nastúpenom trende je potrebné pokračovať aj napriek tomu, že technická nespôsobilosť vozidla bola príčinou dopravných nehôd v roku 2004 len v 0,1 % z celkového počtu dopravných nehôd.

P. č.	Opatrenie	Zodpovednosť	Termín
A.1	Zabezpečiť účinné kontroly vozidiel, ktoré neboli v ustanovených lehotách podrobené technickej kontrole.	MDPT SR ObU CDPK*	priebežne*
A.2	Vykonávať účinný štátny dozor nad činnosťou poverenej technickej služby pre technické kontroly a stanicami technických kontrol.	MDPT SR ObU CDPK	priebežne
A.3	Informovať RV BCP o výsledkoch štatistických zisťovaní v rozsahu predpísanom všeobecne záväzným právnym predpisom, o vykonaných kontrolách a štátnom dozore podľa opatrení A.1 a A.2 a v prípade potreby navrhovať riešenia na zlepšenie.	MDPT SR	každoročne do 31.03. kal. roka

B. Bezpečnosť pozemných komunikácií

Bezpečnosť cestnej premávky je jedným z kvalitatívnych kritérií, ktorými sa hodnotia cestné a premávkové podmienky na cestnej sieti. Z vykonaných štatistických zisťovaní je známe, že na niektorých úsekoch cestnej siete dochádza k častému prekročeniu povolenej rýchlosti alebo sa stáva veľké percento dopravných nehôd. Tieto úseky sa označujú ako kritické nehodové lokality alebo "čierne miesta".

V zmysle rezolúcie Rady 2000/731(01)/ES o zvýšení bezpečnosti cestnej premávky je potrebné viesť zoznam kritických nehodových lokalít, uvedené lokality pravidelne prehodnocovať a prijímať opatrenia na odstránenie príčin vzniku dopravných nehôd.

Okrem uvedeného je potrebné pozornosť venovať aj zlepšeniu situácie dopravného značenia, predovšetkým v obciach.

P. č.	Opatrenie	Zodpovednosť	Termín
B.1	Aplikácia vjazdových ostrovčekov pri vjazdoch do obcí, využívanie kruhových križovatiek na novostavaných cestných komunikáciách.	správcovia pozemných komunikácií	priebežne
B.2	Aplikácia prvkov upokojuvania dopravy na úsekoch cestných prietahov v obciach a mestách s cieľom zvýšiť bezpečnosť cestnej premávky.	správcovia PK	priebežne
B.3	Zvyšovanie viditeľnosti a zrozumiteľnosti dopravného značenia na pozemných komunikáciách.	MDPT SR MV SR	priebežne
B.4	Na vybraných cestných úsekoch inštalovať informačné automatické merače rýchlosti.	MDPT SR MV SR	priebežne
B.5	Zlepšiť prehľadnosť priechodov pre chodcov a zaistiť ich viditeľnosť.	správcovia PK	priebežne
B.6	Skvalitniť dopravné značenie železničných priesectí na pozemných komunikáciách.	správcovia PK a ŽSR	priebežne
B.7	Zlepšiť prehľadnosť železničných priesectí a aj klasických križovatiek.	správcovia PK a ŽSR	priebežne
B.8	Križovanie železničnej dráhy s pozemnou komunikáciou zriaďovať mimo úrovne koľají – v súlade so zákonom o dráhach č. 164/96 §11, cestným zákonom č. 135/1961 Zb. a vyhláškou č. 34/1984 Z. z.	ŽSR a správcovia PK	priebežne

* ObU CDPK – Obvodný úrad pre cestnú dopravu a pozemné komunikácie

* Termín "priebežne" označuje trvalú úlohu do roku 2010, pričom kontrolu plnenia vykonáva Rada vlády pre bezpečnosť cestnej premávky

B.9	Zlepšiť technické zabezpečenie železničných priecestí.	ŽSR	priebežne
B.10	Zlepšiť kvalitu povrchu vozoviek na pozemných komunikáciách.	MDPT SR a správcovia PK	priebežne
B.11	V rámci projektu prípravy budovania a rekonštrukcie cestnej siete uplatňovať požiadavky na realizáciu progresívneho riadenia cestnej premávky pomocou inteligentných dopravných systémov.	MV SR a správcovia PK	priebežne
B.12	Inštalovať kamerový systém na diaľnice a rýchlостné komunikácie, stacionárne zariadenia na odhaľovanie prejazdov na červenú na vybraných križovatkách.	správcovia PK MV SR	priebežne
B.13	Vytvoriť a zaviesť systém pre rýchle a presné identifikovanie miesta dopravnej nehody.	MDPT SR MV SR MZ SR MO SR	december 2007
B.14	Vypracovať zoznam kritických nehodových lokalít na diaľnicach a cestách I. a II. triedy v SR. Tento zoznam zaslať príslušným správcom (NDS, IVSC SSC a VÚC) a súčasne RV BCP.	MDPT SR	každoročne do 31.03. kal. roka
B.15	Pokračovať v budovaní cestnej infraštruktúry.	MDPT SR	priebežne
B.16	Navrhovať dopravno-organizačné a stavebno-technické opatrenie na kritických nehodových lokalitách a v miestach, kde si dopravnobezpečnostná situácia vyžaduje zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky a zabezpečiť ich uplatňovanie v praxi.	MV SR MDPT SR správcovia PK	priebežne *
B.17	Vytvorenie elektronickej databázy kritických nehodových lokalít a riešenie týchto lokalít.	MDPT SR	december 2008
B.18	Skvalitniť dopravné značenie vo vojenských priestoroch a objektoch	MO SR	priebežne

C. Dopravná výchova a osвета

Aktívne pôsobenie na obyvateľstvo je významným prvkom preventívnych aktivít na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky. Dopravnú výchovu obyvateľstva je potrebné vnímať z hľadiska pôsobenia

- na deti a mládež v školách a v školských zariadeniach,
- na žiadateľov o vodičské oprávnenie prostredníctvom autoškôl,
- na vodičov všetkých vekových kategórií a skupín vodičských oprávnení,
- na všetky skupiny obyvateľstva so zameraním na potrebu dodržiavať dopravné predpisy a podporovať ohľaduplné chovanie sa v cestnej premávke.

Základné návyky správania sa v rôznych dopravných situáciách nadobudnuté odbornou a cielene mierenou dopravnou výchovou sa musia stať súčasťou premysleného konania každého účastníka cestnej premávky.

K zvýšeniu úrovne dopravnej výchovy žiakov na školách bude potrebné:

- posúdiť obsah, ale i metódy a formy vyučovania dopravnej výchovy. V nadväznosti na súčasné potreby jednoznačne stanoviť ciele výchovy a vzdelávania, a štruktúru obsahu výchovy a vzdelávania v oblasti dopravnej výchovy žiakov,

* Termín "priebežne" označuje trvalú úlohu do roku 2010, pričom kontrolu plnenia vykonáva Rada vlády pre bezpečnosť cestnej premávky

- upraviť učebné osnovy na I. a na II. stupni základných škôl,
- zabezpečiť dostatok učebníc a učebných pomôcok na realizáciu dopravnej výchovy na základných školách,
- pripraviť základné materiály potrebné na zabezpečenie špecializovaného teoretického a praktického vzdelávania učiteľov I. stupňa základných škôl v oblasti dopravnej výchovy žiakov,
- vytvoriť pracovné miesta pre metodikov dopravnej výchovy, ktorí by zabezpečovali metodickú pomoc pre riaditeľov a učiteľov škôl v oblasti dopravnej výchovy, zabezpečovali prenos informácií, koordinovali jednotlivé činnosti týkajúce sa viacerých rezortov pri zabezpečovaní dopravnej výchovy žiakov na detských dopravných ihriskách,
- Vytvoriť podmienky na praktický výcvik žiakov na detských dopravných ihriskách.
V tejto súvislosti bude potrebné:
 - zistiť stav detských dopravných ihrísk,
 - vytvoriť legislatívne podmienky na ich existenciu,
 - vypracovať program na zabezpečenie ich prevádzky,
 - zabezpečiť dostatočný počet stálych a prenosných DDI tak, aby boli dostupné pre žiakov vo všetkých regiónoch Slovenska,
 - stanoviť technické, materiálne, bezpečnostné a personálne podmienky, ktoré musí DDI spĺňať,
 - vypracovať efektívny spôsob financovania praktického výcviku žiakov na DDI,
 - vypracovať podmienky a kritéria na plánovanie, kontrolu a hodnotenie činnosti DDI,
- každoročne organizovať súťaže žiakov základných škôl zamerané na overovanie vedomostí, zručností a návykov v oblasti bezpečnosti cestnej premávky.

P. č.	Opatrenie	Zodpovednosť	Termín
C.1	Vytvoriť primerané obsahové, materiálne a personálne podmienky na zvyšovanie úrovne dopravnej výchovy na základných školách.	MŠ SR	priebežne
C.2	Vytvoriť podmienky na praktický výcvik žiakov na detských dopravných ihriskách aktivizovaním ich činnosti.	MŠ SR MDPT SR	jún 2006
C.3	V rámci kurikulárnej transformácie na základných školách zabezpečiť podmienky na zvýšenie úrovne dopravnej výchovy.	MŠ SR	september 2010
C.4	Organizovať súťaže žiakov základných škôl zamerané na overovanie vedomostí, zručností a návykov v oblasti bezpečnosti cestnej premávky.	MŠ SR MV SR MDPT SR	každoročne
C.5	Vykonávať účinný štátny dozor nad výkonom činnosti autoškôl.	MDPT SR ObU CDPK	priebežne
C.6	Zvýšiť dôraz na výcvik žiadateľov o získanie vodičského oprávnenia, na teoretické znalosti a praktické zručnosti žiadateľov, na zdokonaľovanie vodičských znalostí a návykov (najmä dodržiavanie rýchlostných limitov, používanie bezpečnostných pásov a pod.).	MDPT SR prostredníctvom autoškôl	priebežne
C.7	Aktivovať základnú kvalifikáciu a pravidelný výcvik profesionálnych vodičov vybraných cestných vozidiel	MDPT SR	podľa smernice 2003/59/ES
C.8	Zvýšiť povedomie o povinnej výbave vozidla a jej použití.	MDPT SR MV SR	priebežne
C.9	Uskutočniť medzinárodnú konferenciu o bezpečnosti cestnej premávky	MDPT SR	raz za dva roky
C.10	Uskutočniť seminár o bezpečnosti cestnej premávky	MDPT SR	raz za dva roky

C.11	Aktívne sa zapájať do vykonávania opatrení preventívno-výchovného charakteru organizovaných v rámci EÚ, najmä Medzinárodného týždňa bezpečnosti cestnej premávky, akcie Jablko - citrón a pod.	MV SR	priebežne
C.12	Osvetovou činnosťou cielene pôsobiť na všetky vekové skupiny účastníkov cestnej premávky.	MŠ SR MDPT SR	priebežne*
C.13	Vykonávať odbornú prípravu a pravidelný výcvik vodičov vojenských motorových vozidiel	MO SR	priebežne

D. Zdravotná výchova a dopravná psychológia

Zdravotnú výchovu a dopravnú psychológiu je možné z hľadiska bezpečnosti cestnej premávky vnímať minimálne z týchto pohľadov:

- psychologická spôsobilosť a príprava inštruktorov autoškôl,
- psychologická spôsobilosť a príprava žiadateľov o získanie vodičského oprávnenia,
- psychologická spôsobilosť vodičov s dôrazom na profesionálnych vodičov v cestnej osobnej doprave,
- požitie alkoholických, omamných alebo psychotropných látok pred jazdou vozidlom alebo počas nej,
- schopnosť podať prvú pomoc pri dopravnej nehode a privolať zložky integrovaného záchranného systému.

P. č.	Opatrenie	Zodpovednosť	Termín
D.1	Zdravotná príprava a dopravná psychológia by mali byť integrovanou súčasťou dopravnej výchovy v školách a autoškolách.	MŠ SR MZ SR MDPT SR	september 2007
D.2	Realizácia zdravotnej prípravy a dopravnej psychológie prostredníctvom fundovaných odborníkov prizývaných na výučbu do škôl a autoškôl.	MŠ SR MZ SR SČK autoškoly	priebežne
D.3	Uplatňovať poznatky o vplyve alkoholu, omamných a psychotropných látok na spôsobilosť viesť vozidlo a na bezpečnosť cestnej premávky v programoch škôl a autoškôl.	MŠ SR MDPT SR MZ SR	priebežne
D.4	Zvýšiť informovanosť vodičov o vplyve niektorých liekov na spôsobilosť viesť vozidlo a o ich vplyve na chovanie sa ostatných účastníkov cestnej premávky.	MZ SR	priebežne
D.5	Zvýšiť dôraz na zdravotnú a psychickú spôsobilosť inštruktorov autoškôl, žiadateľov o vodičské oprávnenia a držiteľov vodičských preukazov.	MZ SR	priebežne*

E. Dopravnebezpečnostná legislatíva

Zákony prijaté Národnou radou Slovenskej republiky, nariadenia vlády Slovenskej republiky a rezortné vyhlášky na vykonanie ustanovení zákonov sú významnými prvkami pre realizáciu aktivít a opatrení týkajúcich sa bezpečnosti cestnej premávky.

Vo vzťahu k legislatíve je potrebné vnímať aj tú skutočnosť, že s vývojom spoločnosti, vedy a techniky i dopravy sa musí vyvíjať a prispôbovať pokroku aj jej znenie.

* Termín "priebežne" označuje trvalú úlohu do roku 2010, pričom kontrolu plnenia vykonáva Rada vlády pre bezpečnosť cestnej premávky

* Termín "priebežne" označuje trvalú úlohu do roku 2010, pričom kontrolu plnenia vykonáva Rada vlády pre bezpečnosť cestnej premávky

Zároveň je vhodné poukázať na realitu dopravno-bezpečnostnej legislatívy, ktorá spočíva v prierezovom pôsobení na všetky oblasti bezpečnosti cestnej premávky vrátane.

P. č.	Opatrenie	Zodpovednosť	Termín
E.1	Zabezpečiť výkon ustanovení zákona č. 725/2004 Z. z. o podmienkach prevádzky vozidiel v premávke na pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov účinnou vyhláškou a nariadeniami vlády SR.	MDPT SR	ihneď
E.2	Po nadobudnutí platnosti zákona o autoškólach a o zmene a doplnení niektorých zákonov zabezpečiť výkon jeho ustanovení účinnou vyhláškou.	MDPT SR	ku dňu účinnosti zákona
E.3	Podrobiť legislatívnemu procesu vyhlášku, ktorou sa ustanovuje zameranie psychologických vyšetrení inštruktorov autoškól a ich rozsah.	MZ SR	ku dňu účinnosti zákona
E.4	Pripraviť návrh zákona o základnej kvalifikácii a pravidelnom výcviku vodičov určitých cestných vozidiel.	MDPT SR	november 2005
E.5	Informovať Radu vlády pre bezpečnosť cestnej premávky o pripravovanej novelizácii zákona č. 315/1996 Z. z. o premávke na pozemných komunikáciách v znení neskorších predpisov.	MV SR	priebežne
E.6	Pripraviť návrh zákona o pozemných komunikáciách (cestný zákon).	MDPT SR	december 2005
E.7	Pripraviť potrebné legislatívne zmeny na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky vo väzbe na európsku legislatívu, legislatívu EHK OSN a medzinárodné dohovory a premietnuť ich na každý prvok bezpečnosti t. j. na vozidlá, cestnú infraštruktúru a prevádzky, vodičov a ostatných účastníkov cestnej premávky a pod.	MS SR MV SR MDPT SR MO SR MŠ SR MZ SR MŽP SR MVRR SR	priebežne*

F. Dohľad nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky

Dohľad nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky je účinným prvkom s vplyvom

- na zvýšenie ohľaduplnosti a správania sa všetkých účastníkov cestnej premávky,
- má podiel na eliminácii dopravných priestupkov,
- pôsobí preventívne a výchovne a pod.,
- a zároveň uplatnené represie vo forme pokút sú príjmom štátneho rozpočtu,

Vzhľadom na uvedené je potrebné dohľad vykonávať intenzívne.

P. č.	Opatrenie	Zodpovednosť	Termín
F.1	Pri zabezpečovaní úloh v oblasti bezpečnosti cestnej premávky úzko spolupracovať s príslušnými subjektmi a vykonávať najmä kontroly úžitkových motorových vozidiel v zmysle smerníc EÚ, zamerané na technický stav vozidiel v cestnej premávke, dodržiavanie sociálnej legislatívy vodičmi a prepravu nebezpečných vecí.	MV SR	priebežne
F.2	Dohľad nad cestnou premávkou orientovať na	MV SR	priebežne

* Termín "priebežne" označuje trvalú úlohu do roku 2010, pričom kontrolu plnenia vykonáva Rada vlády pre bezpečnosť cestnej premávky

	kritické nehodové lokality, najfrekventovanejšie úseky medzinárodnej cestnej siete diaľnic rýchlostných ciest a ciest I. triedy so zameraním na porušenie ustanovení pravidiel cestnej premávky, ktoré sú hlavnými príčinami závažných dopravných nehôd, porušovanie ustanovení rýchlosti jazdy, spôsob jazdy, požívanie alkoholu a používanie bezpečnostných pásov.		
F.3	Zvýšenú pozornosť venovať dodržiavaniu zákazu požívania alkoholických nápojov a iných návykových látok vodičmi motorových a nemotorových vozidiel pred jazdou alebo počas jazdy, taktiež chodcom pod vplyvom alkoholu a iných návykových látok ohrozujúcich bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky. Venovať pozornosť používaniu bezpečnostných pásov.	MV SR	priebežne
F.4	S prihliadnutím na nepriaznivý vývoj dopravnej nehodovosti v náraste počtu dopravných nehôd zavinených vodičmi najmä z nedodržania rýchlosti zabezpečiť intenzívnejšie využívanie meračov rýchlosti a vykonávanie kontrol zameraných na dodržiavanie ustanovených rýchlostí jazdy vodičmi motorových vozidiel.	MV SR	priebežne
F.5	Osobitnú pozornosť venovať nemotorovým účastníkom cestnej premávky, dôraz klásť na správanie sa chodcov a cyklistov (najmä osvetleniu a vybaveniu bicyklov) v intraviláne miest a obcí a ich tesnej blízkosti.	MV SR	priebežne
F.6	Zabezpečiť účinný výkon kontrol zameraných na dodržiavanie sociálnej legislatívy v cestnej doprave a dohody ADR, AETR a pod.	MV SR	priebežne
F.7	Dohľad nad cestnou premávkou vojenských motorových vozidiel a vozidiel patriacich do pôsobnosti Vojenskej polície zameraných hlavne na technický stav, porušovaní ustanovení PCP a ustanovených rýchlostí, používanie alkoholických nápojov a bezpečnostných pásov, dodržiavanie legislatívy v cestnej premávke a dohody ADR pri preprave nebezpečných vecí na pozemných komunikáciách.	MO SR	priebežne*

G. Propagácia v médiách

Aktívne zapojenie verejnosti a jej informovanosti v otázkach bezpečnosti cestnej premávky je dôležité z hľadiska koordinovaného postupu zúčastnených subjektov a dosiahnutia požadovaného efektu.

Propagačné akcie a informačné kampane môžu mať rôznu formu a podobu, avšak pri ich realizácii musí byť jasný cieľ kampane a cieľová skupina, na ktorú je kampaň orientovaná.

* Termín "priebežne" označuje trvalú úlohu do roku 2010, pričom kontrolu plnenia vykonáva Rada vlády pre bezpečnosť cestnej premávky

P. č.	Opatrenie	Zodpovednosť	Termín
G.1	Kampaň zameraná na nebezpečenstvo vedenia vozidla pod vplyvom alkoholu, omamných a psychotropných látok.	MDPT SR	priebežne
G.2	Kampaň zameraná na potrebu používania bezpečnostných pásov a detských sedačiek.	MDPT SR	priebežne
G.3	Kampaň zameraná na potrebu dodržiavania maximálnej povolenej rýchlosti.	MDPT SR	priebežne
G.4	Informovať o kritických nehodových lokalitách.	MDPT SR	každoročne
G.5	Kampaň zameraná na potrebu a spôsob poskytovania prvej pomoci a správanie sa účastníkov po dopravnej nehode.	MZ SR	priebežne
G.6	Vydanie informačných príručiek týkajúcich sa bezpečnosti cestnej premávky zamerané na rôzne skupiny obyvateľstva a distribúcia príručiek v školských, zdravotníckych a sociálnych zariadeniach.	MŠ SR MZ SR MDPT SR	december 2006
G.7	Informovanie verejnosti o aktivitách a aktuálnosti otázok bezpečnosti cestnej premávky prostredníctvom propagačných materiálov a web stránky MDPT SR.	MDPT SR	priebežne*

H. Národná koordinácia

Rada vlády Slovenskej republiky pre bezpečnosť cestnej premávky ako trvalý poradný, koordináčný a iniciatívny orgán pracuje na úrovni členov rady s hlasom rozhodujúcim, na úrovni odborných skupín, na ktorých stojí hlavná činnosť, aktivity a výkon opatrení na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky a na úrovni zapojenia odbornej a vecne kompetentnej verejnosti formou participácie na príprave koncepčných materiálov a prizývania na rokovania rady.

Uvedené vytvára predpoklad pre efektívne fungovanie v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, preto sa navrhuje:

P. č.	Opatrenie	Zodpovednosť	Termín
H.1	Rozvoj koordinácie bezpečnosti cestnej premávky.	MDPT SR	priebežne
H.2	Zapojenie regionálnej a miestnej úrovne pre riešenie otázok bezpečnosti cestnej premávky.	MDPT SR MŠ SR MV SR MZ SR	priebežne
H.3	Koordinácia preventívnych, informačných a represívnych akcií.	MDPT SR MV SR	priebežne
H.4	Prepojenie ministerstiev, ústredných orgánov štátnej správy, samosprávy a obcí elektronickým spôsobom – vzájomná informovanosť.	všetky zúčastnené subjekty	december 2007
H.5	Spolupráca so záujmovými združeniami, autoklubmi, poisťovňami a pod. pri riešení otázok bezpečnosti cestnej premávky.	všetky zúčastnené subjekty	priebežne
H.6	Prehodnotenie účinnosti opatrení Národného plánu na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky na II. polrok 2005 s výhľadom do roku 2010.	MDPT SR	raz za dva roky
H.7	Zaviesť informačný systém detskej úrazovosti následkom dopravných nehôd.	MZ SR	priebežne*

* Termín "priebežne" označuje trvalú úlohu do roku 2010, pričom kontrolu plnenia vykonáva Rada vlády pre bezpečnosť cestnej premávky

* Termín "priebežne" označuje trvalú úlohu do roku 2010, pričom kontrolu plnenia vykonáva Rada vlády pre bezpečnosť cestnej premávky

I. Medzinárodná spolupráca

Individualizmus a izolácia, ako i neadresné vystupovanie v medzinárodných orgánoch a organizáciách pôsobiacich v oblasti bezpečnosti cestnej premávky neumožňovali plnohodnotné zapojenie Slovenskej republiky do európskych štruktúr, ako i neumožňovanie dosiahnutie minimalizácie počtu dopravných nehôd.

Uvedené fakty je žiaduce zmeniť a získať tak medzinárodné uznanie, kooperáciu a výmenu najlepších skúseností v otázkach bezpečnosti cestnej premávky.

P. č.	Opatrenie	Zodpovednosť	Termín
I.1	Zabezpečiť účasť na medzinárodných rokovaníach a v orgánoch EÚ/ES týkajúci sa bezpečnosti cestnej premávky.	MDPT SR MV SR	priebežne
I.2	Zapojenie Slovenskej republiky do tvorby a fungovania Road Safety web stránky V4 a ďalších krajín.	MDPT SR	priebežne
I.3	Rozvoj spolupráce na úrovni krajín V4.	MDPT SR	priebežne
I.4	Prístup Slovenskej republiky a poskytovanie údajov do databázy spoločenstva o nehodách na európskych cestách CARE	MDPT SR MV SR	priebežne
I.5	Zabezpečiť čerpanie prostriedkov európskych fondov prostredníctvom vhodných projektov na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky.	MDPT SR MVRR SR	priebežne
I.6	Informovať Komisiu o znení národného plánu	MDPT SR	v zmysle odporúčania 2004/345/ES
I.7	Informovať Komisiu a európske inštitúcie o výsledkoch napĺňania odporúčaní a vývoji dopravnej nehodovosti a jej následkov	MDPT SR	priebežne*

3. Finančné nároky

Finančné nároky potrebné na realizáciu Národného plánu na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky na II. polrok 2005 s výhľadom do roku 2010 je možné definovať takto:

- realizácia opatrení A si nevyžiada uplatnenie zvýšených finančných nárokov na rozpočtové prostriedky ani na prostriedky obcí, vyšších územných celkov a podnikateľských subjektov,
- realizácia opatrení B si vyžiada uplatnenie finančných nárokov, a to
 - z kapitoly MDPT SR na budovanie cestnej infraštruktúry, avšak tieto prostriedky nie je potrebné presne špecifikovať, pretože sú každoročne súčasťou programového rozpočtovania a uvedenej rozpočtovej kapitoly,
 - z kapitoly MDPT SR a organizácií, voči ktorým vystupuje ako zriaďovateľ na dopravné značenie, úpravu a údržbu vozoviek a infraštruktúrnú vybavenosť, tieto prostriedky sú obdobne predmetom každoročného rozpočtovania,
 - z kapitoly MV SR na inštaláciu zariadení na meranie rýchlostí, avšak tieto prostriedky nie je potrebné špecifikovať, pretože sú každoročne súčasťou programového rozpočtovania a uvedenej rozpočtovej kapitoly,
 - z prostriedkov obcí a vyšších územných celkov, avšak ich vyčíslenie je závislé od akceptácie prijatých opatrení formou odporúčaní, vypracovaní konkrétnych projektov na úrovni obcí vrátane ich financovania,
 - z európskych fondov v závislosti od realizovaných projektov,

* Termín "priebežne" označuje trvalú úlohu do roku 2010, pričom kontrolu plnenia vykonáva Rada vlády pre bezpečnosť cestnej premávky

- realizácia opatrení C si vyžiada uplatnenie finančných nárokov, zabezpečených v rámci schválených limitov výdavkov dotknutých rozpočtových kapitol na jednotlivé rozpočtové roky, a to predovšetkým
 - na obnovu a aktiváciu činností dopravných ihrísk cca 8 mil. Sk, ktoré by mali byť vo výške 50 % uplatnené z rozpočtovej kapitoly MŠ SR a 50 % podielom by sa mali podieľať autokluby a záujmové združenia pôsobiace v tejto oblasti,
 - na zavedenie povinného vyučovacieho predmetu "dopravná výchova", pričom predmetné prostriedky by sa mali dotknúť rozpočtovej kapitoly MŠ SR,
- realizácia opatrení D si nevyžiada uplatnenie zvýšených finančných nárokov na rozpočtové prostriedky ani na prostriedky obcí, vyšších územných celkov a podnikateľských subjektov,
- realizácia opatrení E si nevyžiada uplatnenie zvýšených finančných nárokov na rozpočtové prostriedky ani na prostriedky obcí, vyšších územných celkov a podnikateľských subjektov,
- realizácia opatrení F si vyžiada uplatnenie finančných nárokov na rozpočtové prostriedky z kapitoly MV SR, avšak tieto sú každoročne súčasťou uvedenej rozpočtovej kapitoly a predpokladá sa, že navrhované opatrenia nepresahujú plánovaný rámec,
- realizácia opatrení G si vyžiada uplatnenie finančných nárokov, zabezpečených v rámci schválených limitov výdavkov dotknutých rozpočtových kapitol na jednotlivé rozpočtové roky
 - na realizáciu kampaní, pričom ročné výdavky sa predpokladajú vo výške 7 mil. Sk, ktoré by mali byť hradené v prvom roku vo výške 6 mil. Sk z rozpočtovej kapitoly MDPT SR a 1 mil. Sk z rozpočtovej kapitoly MZ SR a v ďalších rokoch budú predmetom programového rozpočtovania,
 - na výrobu a distribúciu informačných príručiek týkajúcich sa bezpečnosti cestnej premávky vo výške cca 3 mil. Sk s rovnakým 1/3 podielom MŠ SR, MZ SR a MDPT SR,
- realizácia opatrení H si nevyžiada uplatnenie osobitných finančných nárokov na rozpočtové prostriedky ani na prostriedky obcí, vyšších územných celkov a podnikateľských subjektov,
- realizácia opatrení I si nevyžiada uplatnenie osobitných finančných nárokov na rozpočtové prostriedky ani na prostriedky obcí, vyšších územných celkov a podnikateľských subjektov.

Vymedzenie nárokov na verejné financie nepresahuje spôsob uplatňovania a rámec finančných nárokov uplatňovaných v "Návrhu na zriadenie Rady vlády Slovenskej republiky pre bezpečnosť cestnej premávky", ktorý bol dňa 1. decembra 2004 schválený uznesením vlády Slovenskej republiky č. 1162. Predkladaný materiál je len jeho upresnením a adresnejším vyjadrením prostriedkov uplatňovaných na činnosti spojené s úlohami na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky.

Nad rámec finančných nárokov uplatňovaných z rozpočtových prostriedkov sa uvažuje s využitím finančnej podpory mimovládnych organizácií a podnikateľských subjektov.

Vzhľadom na nadrezortný charakter Národného plánu na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky na II. polrok 2005 s výhľadom do roku 2010 sa odporúča vytvoriť na zabezpečenie jeho realizácie medzirezortný program v súlade s Metodickým pokynom MF SR na usmernenie programového rozpočtovania.

Pri financovaní formou medzirezortného programu je možné pri postupe podľa § 23 zákona č. 523/2004 Z. z. o rozpočtových pravidlách verejnej správy a o zmene a doplnení niektorých zákonov efektívne využiť aj mimorozpočtové zdroje.

4. Záver

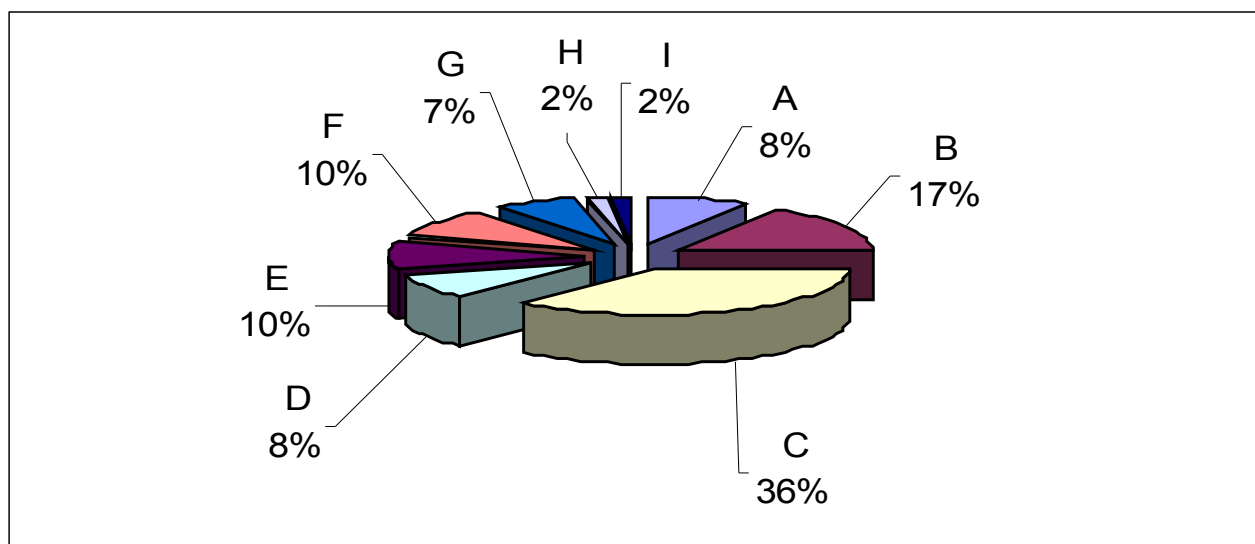
Navrhované opatrenia a ich realizácia majú prispieť k zníženiu počtu dopravných nehôd, aktívnej eliminácii ich následkov a v konečnom dôsledku i zadosťučineniu štatistickým údajom.

Pri komplexnom pohľade na uvedené opatrenia možno konštatovať, že tieto sú zamerané na:

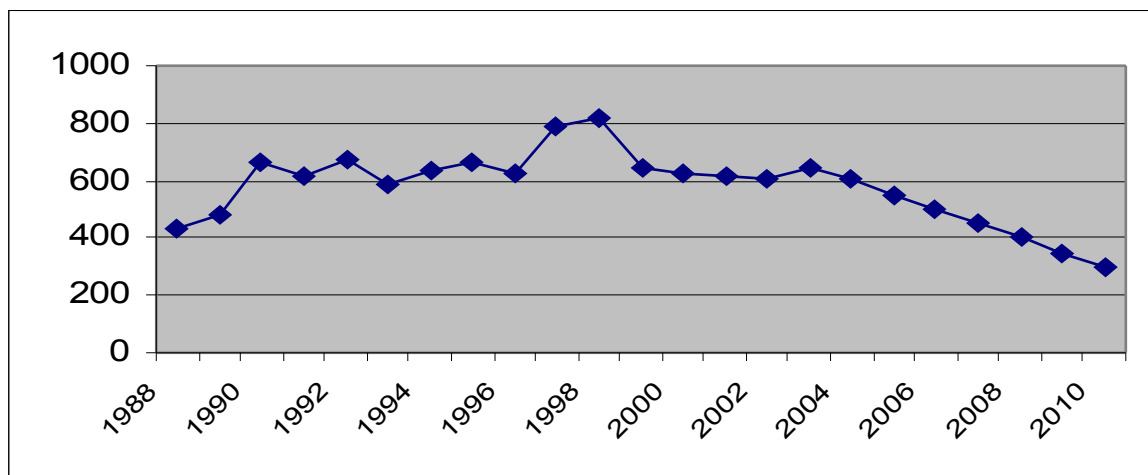
- preventívne pôsobenie k zníženiu počtu dopravných nehôd spôsobených vplyvom neprimeranej rýchlosti, jazdy pod vplyvom alkoholu,
- preventívne pôsobenie na používanie bezpečnostných pásov a detských sedačiek,
- zvýšenie aktivít zameraných na meranie rýchlosti,
- vytypovanie kritických nehodových lokalít,
- skvalitnenie cestnej infraštruktúry Slovenskej republiky vrátane zvýšenia bezpečnosti železničných priecestí a tiež spomalenie dopravy v obciach,
- zvýšenie dohľadu nad bezpečnosťou a plynulosťou cestnej premávky vrátane dohľadu nad správaním sa chodcov, cyklistov a ostatných zraniteľných účastníkov cestnej premávky,
- informovanie širokej verejnosti, podporu správania sa všetkých účastníkov cestnej premávky a zvýšenie ich právneho vedomia,
- aktívne zapojenie sa účastníkov cestnej premávky do riešenia otázok bezpečnosti cestnej premávky, napr. zlepšenie základných návykov, skvalitnenie správania sa po dopravnej nehode,
- zvýšenie účinnosti dopravno-bezpečnostnej legislatívy,
- koordináciu aktivít v rámci Slovenskej republiky a podporu medzinárodnej spolupráce a pod.

Realizácia navrhnutých opatrení má byť prínosom s reálnym účinkom. Na základe medzinárodných skúseností uvádzame prognózu účinku a vývoja.

Graf č. 6: Očakávaný účinok navrhovaných opatrení



Graf č. 7: Očakávaný vývoj úmrtnosti v dôsledku dopravných nehôd do roku 2010



Záverom je vhodné pripomenúť, že navrhované opatrenia sú v súlade s európskymi odporúčaniami a majú za cieľ priblížiť sa k európskej ambícii znížiť počet úmrtí na cestách o 50 % do roku 2010, pričom východiskovým je rok 2002.

Pretože cieľ Národného plánu na zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky na II. polrok 2005 s výhľadom do roku 2010 je veľmi ambicióznym, bude potrebné vynaložiť veľké úsilie na vykonanie navrhovaných opatrení, pričom pri ich realizácii je vhodné mať na pamäti hodnotu ľudského života a nie hodnotu peňazí.