



INFORMACE O PLNĚNÍ V ROCE 2020



Ministerstvo dopravy

NÁRODNÍ STRATEGIE
BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO
PROVOZU 2011-2020

Obsah

1. Úvod	5
1.1 Základní shrnutí	5
1.2 Příklady aktivit s dopadem na bezpečnost silničního provozu	6
1.2.1 Aktivity BESIP	6
1.2.2 Ostatní	8
1.3 Česko v pohybu	10
2. Evropské srovnání	13
2.1 Bilance dekády 2011-2020	13
2.2 Bilance roku 2020	14
2.3 Mezinárodní spolupráce	15
2.3.1 Evropská rada bezpečnosti dopravy	15
2.3.2 Mezinárodní databáze silniční dopravy a nehodovosti	15
3. Strategické cíle NSBSP	16
3.1 Vývoj	16
3.2 Webová aplikace Dopravní nehody v ČR	17
3.3 Genderové srovnání	18
3.3.1 Následky nehod	18
3.3.2 Závažnost nehod	19
3.3.3 Bodový systém	21
3.3.4 Aktuální statistiky nehodovosti dle genderu	22
4. Krajské srovnání	23
4.1 Základní srovnání v období 2012-2020	23
4.1.1 Období účinnosti NSBSP	23
4.1.2 Srovnání dekád	24
4.2 Relativní srovnání roku 2020	25
4.2.1 Podle počtu obyvatel	25
4.2.2 Podle délky pozemních komunikací	25
4.2.3 Podle dopravního výkonu	25
4.2.4 Podle celkové úrovně bezpečnosti silničního provozu v roce 2020	26
4.2.5 Závažnost nehod v ORP v období 2011-2020	27
4.3 Nebezpečná místa v jednotlivých krajích	28



4.3.1 Dálnice a silnice I. tříd	28
4.3.2 Silnice II. a III. tříd	29
4.3.3 Odstraňování nehodových lokalit	30
4.4 Problematické dílčí cíle NSBSP v krajích v období 2012-2020	31
4.4.1 Hlavní město Praha	31
4.4.2 Středočeský kraj	31
4.4.3 Jihočeský kraj	32
4.4.4 Plzeňský kraj	32
4.4.5 Ústecký kraj	33
4.4.6 Královéhradecký kraj	33
4.4.7 Jihomoravský kraj	34
4.4.8 Moravskoslezský kraj	34
4.4.9 Olomoucký kraj	35
4.4.10 Zlínský kraj	35
4.4.11 Kraj Vysočina	36
4.4.12 Pardubický kraj	36
4.4.13 Liberecký kraj	37
4.4.14 Karlovarský kraj	37
5. Dílčí cíle NSBSP	38
5.1 Děti	40
5.2 Chodci	42
5.3 Cyklisté	44
5.4 Motocyklisté	46
5.5 Mladí řidiči (do 24 let)	48
5.6 Stárnoucí populace (65 a více let)	51
5.7 Alkohol a jiné návykové látky	53
5.8 Nepřiměřená rychlost	55
5.9 Nedání přednosti v jízdě (od 2017)	58
5.10 Nesprávné předjíždění (od 2017)	61
5.11 Nákladní automobily (od 2017)	63
6. Infrastruktura	66
6.1 Druh komunikace	66



6.1.1 Dálnice	68
6.1.2 Silnice I. tříd	69
6.1.3 Silnice II. a III. tříd	69
6.1.4 Místní komunikace	71
6.1.5. Dopravní výkon	72
6.2 Směrové poměry komunikace	73
7. Klíčová opatření v roce 2020	74
7.1 Opatření Rady vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu	75
7.1.1 Ministerstvo dopravy	75
7.1.2 Ministerstvo vnitra a Policie ČR	76
7.1.3 Ministerstvo obrany, Vojenská policie	77
7.1.4 Ministerstvo zdravotnictví	77
7.2 Plnění Akčního programu odpovědnými subjekty	77
7.2.1 Opatření bezpečná pozemní komunikace	78
7.2.2 Opatření bezpečné vozidlo	82
7.2.3 Opatření bezpečný účastník	83
7.2.4 Podpůrná opatření	85
7.3 Strategie BESIP 2021-2030	87
8. Závěr	88
8.1 Plnění strategických cílů	88
8.1.1 Plnění cílů v zemích Evropské unie a v České republice	88
8.2 Plnění dílčích cílů	88
8.3 Shrnutí situace v České republice	89
8.4 Akční plán 2021-2022 Strategie BESIP 2021-2030	91
8.5 VIZE NULA	91
Přílohy	92
Příloha 1: Plnění Akčního programu odpovědnými subjekty	92
Příloha 2: Krátkodobá opatření Rady vlády ČR s plněním v roce 2020	92
Příloha 3: Předběžný odhad výše ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2020	92
Příloha 4: Hodnocení bezpečnosti krajů, obcí s rozšířenou působností, stanovení ekvivalentu závažnosti nehod	92



Příloha 5: Legislativní změny s dopady na bezpečnost silničního provozu v uplynulé dekádě	92
Příloha 6: Fatální následky dopravních nehod v Evropě	92
Použité zdroje.....	93



1. Úvod

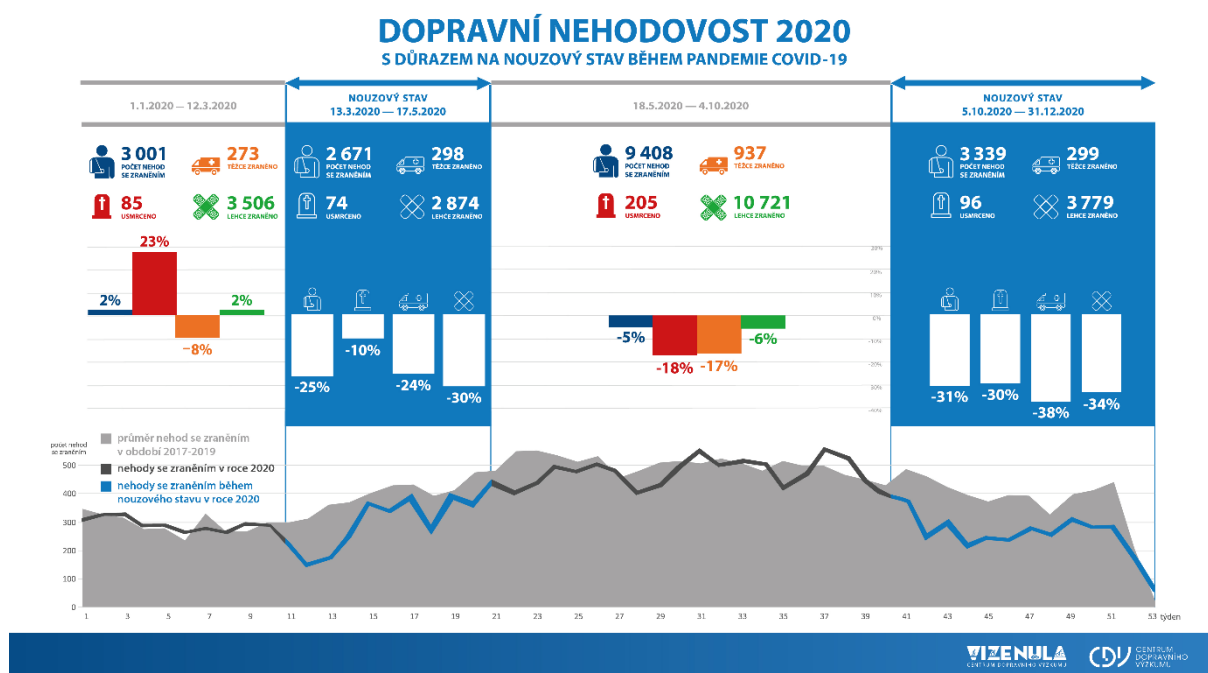
Uplynulý rok byl devátým rokem realizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 (dále jen „NSBSP“) [1] a současně i čtvrtým rokem realizace revidované NSBSP. Předkládaný materiál hodnotí plnění NSBSP jak z pohledu roku 2020, tak uplynulých devíti let.

Základem analytické části jsou data z ŘSDP PP ČR [2], která jsou srovnána se stanovenou predikcí usmrčených a těžce zraněných osob ve vazbě na strategické a dílčí cíle NSBSP, resp. na jednotlivé kraje. Evropská srovnání jsou pak provedena s využitím databází IRTAD [3], resp. ETSC [4]. Součástí vyhodnocení jsou také poznatky z Hlubkové analýzy dopravních nehod (dále jen „HADN“) [5] a Nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu [6]. Díky implementaci mapových podkladů z aplikace DOPRAVNÍ NEHODY V ČR [7] lze zobrazit konkrétní lokality/nehody v daném případě s předdefinovanými filtry k usmrčeným a těžce zraněným osobám. Nedílnou součástí dokumentu jsou jednotlivé přílohy; související analýzy jsou/budou zveřejněny v průběhu roku na webových stránkách www.ibesip.cz.



1.1 Základní shrnutí

V důsledku dopravních nehod bylo v roce 2020 usmrceno 460 osob (-15,9 %), 1 807 osob bylo zraněno těžce (-14,4 %) a 20 880 lehce (-12,8 %); ve všech sledovaných oblastech došlo k meziročnímu poklesu. Podobně jako ve většině zemí Evropské unie, ovlivnila i u nás pokles následků nehodovosti pandemie COVID-19, která utlumila dopravu a snížila mobilitu. Základní přehled roku vč. meziročního srovnání nehodovosti a fatálních následků s vyznačeným obdobím nouzového stavu je uveden níže. [10]



Česká republika patřila v roce 2020 se 48 usmrcenými osobami na 1 milion obyvatel na 18. místo, za evropským průměrem zaostala o 14 %.

Celkové roční ekonomické ztráty z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích dosáhly v uplynulém roce téměř 73 miliard Kč, což představovalo přibližně 1,39 % hrubého domácího produktu v ČR (pozn. jedná se o předběžný odhad, finální data budou k dispozici ve 4. Q 2021). *Pozn. V roce 2021 dochází k úpravě a aktualizaci Metodiky pro výpočet ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích. Jelikož do ocenění externalit z dopravy a dopravních nehod budou nově zahrnuty další nákladové položky a pro ocenění bude použito metod používaných k ocenění v evropských zemích, dá se předpokládat, že výše jednotkových nákladů i celkových ztrát bude vyšší než uvedený předpoklad.*

NSBSP, která měla za cíl snížit počet usmrcených a těžce zraněných osob v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v České republice, předpokládala pro rok 2020 maximálně 333 usmrcených a 2 122 těžce zraněných osob. Jak z výše uvedeného vyplývá, vytyčené strategické cíle byly splněny částečně. Zatímco usmrcených osob bylo oproti předpokladům evidováno o 127 více (+38 %), těžce zraněných o 315 méně (-15 %).

Rada vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu (RV), které předsedá ministr dopravy, připravila pro rok 2020 více než 40 opatření, která měla pomoci snížit závažné následky dopravních nehod. Většina opatření (3/4) splněná byla, některá částečně a některá splněna nebyla. O posledně dvou uvedených výsledcích pojednává kapitola 7.1, kompletní seznam opatření je pak obsahem Přílohy 2.

Informaci o plnění NSBSP za rok 2020 podaly všechny dotčené ústřední orgány státní správy i kraje ČR. Informaci dále podalo 146 obcí s rozšířenou působností (tj. 71 %; dále jen „ORP“), tj. stejně jako v roce předchozím.

Závěrečná kapitola předkládaného materiálu pak mj. definuje přehled silných a slabých stránek, příležitostí a hrozeb, vycházející jak z uplynulé NSBSP, tak ze Strategie BESIP 2021-2030. Je nutné také zmínit aktivity, které byly v oblasti klíčových témat bezpečnosti silničního provozu v uplynulém roce realizovány (viz následující podkapitoly).

1.2 Příklady aktivit s dopadem na bezpečnost silničního provozu

Shrnutí plnění aktivit obsažených v Akčním programu je uvedeno v kapitole 7 s podrobnějším rozvedením v Příloze 5.

1.2.1 Aktivity BESIP

Ministerstvo dopravy – Samostatné oddělení BESIP zajistilo financování a výuku dopravní výchovy na dětských dopravních hřištích pro základní školy (žáci 3., 4., příp. i 5. ročníků). Zároveň také zajistilo odpolední provoz na vybraných dopravních hřištích pro širokou veřejnost pod dohledem erudovaného lektora s nabídkou asistovaného vzdělávání dětí i dospělých. V návaznosti na oba moduly vzdělávání MD – SO BESIP vydalo metodické pokyny pro lektory dopravní výchovy na dětském dopravním hřišti, a to jak pro dopolední i odpolední provoz DDH. Cílem těchto metodik je snaha co nejvíce zaujmout a edukovat příslušnou cílovou skupinu a také představit aktuální výukové a metodické materiály z oblasti dopravní výchovy.



V uplynulém roce vedl BESIP v oblasti prevence tyto bezpečnostní kampaně:

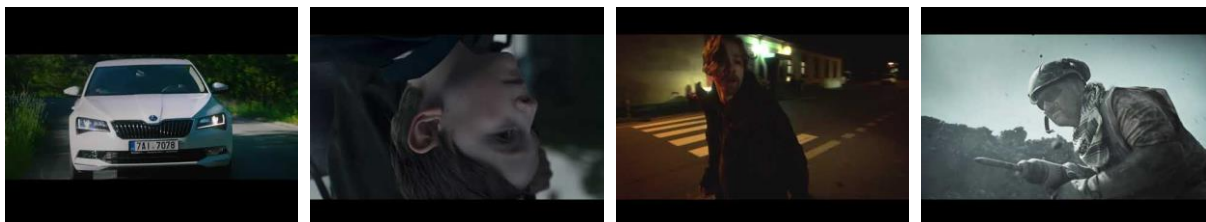
„**NECHOĎ ZA SVŮJ LIMIT**“ zaměřenou na bezpečnost motocyklistů s cílem poukázat na stále narůstající počet úmrtí na motorkách. Hlavní tvář kampaně je motocyklový závodník Lukáš Pešek.

„**AGRESIVITA ZABÍJÍ**“, jejímž cílem je upozornit na problematiku agresivního chování řidičů na silnicích, varovat před riziky, která agresivita způsobuje a přimět řidiče zamyslet se a změnit své chování. Projekt je realizován ve spolupráci s Českou asociací pojišťoven a Policií ČR.

„**NENECH SE OVLIVNIT**“ zaměřenou na prevenci řízení pod vlivem alkoholu a drog, a to především u nejmladších řidičů do 25 let. Cílem projektu je motivovat mladé lidi, kteří se účastní akcí s konzumací alkoholu a návykových látek, aby si uvědomili závažná rizika řízení vozidla pod vlivem a chránili své kamarády a blízké tím, že nebudou alkohol a drogy za volantem akceptovat. Projekt je realizován ve spolupráci s Odborem protidrogové politiky Úřadu vlády.

„**NEJSME VE VÁLCE, musíme to všichni přežít**“, jejímž cílem je upozornit na fakt, že v uzavírkách a zúženích se v bezprostřední blízkosti provozu pohybují pracovníci stavebních a údržbových firem. Při nedodržení základních pravidel pro bezpečný průjezd uzavírkami může dojít k ohrožení života jak řidičů, tak stavebních dělníků a pracovníků údržby. Projekt je realizován ve spolupráci se Sdružením pro výstavbu silnic.

Vybraná videa z výše uvedených bezpečnostních kampaní:



Osvětová kampaň „**Neskákej mi pod kola!**“, kterou připravil Dopravní podnik hl. m. Prahy spolu s oddělením BESIP MD, Policií ČR a dalšími partnery, se zaměřila na prevenci srážek tramvají s chodci. Kampaň splnila svůj cíl – v roce 2020 nedošlo v Praze k žádnému střetu chodce s tramvají.

V roce 2020 proběhly v rámci projektu „**Děti v dopravě**“ (www.detivdoprave.cz) školení pro pedagogy MŠ a ZŠ na téma "Jak pracovat s metodikou dopravní výchovy pro MŠ a ZŠ" a "Pohyb organizované skupiny dětí a organizovaného útvaru chodců". Vzhledem k situaci COVID-19 proběhla kromě dvou školení všechna on-line formou, celkem tedy proběhlo 18 on-line školení, kterého se zúčastnilo více než 3 500 pedagogů. Z každého školení získali účastníci certifikát o absolvování. Součástí tohoto projektu byla také tvorba pěti výukových videí k Metodice dopravní výchovy pro družiny a jiná mimoškolní zařízení. Tato videa vznikla jako názorná ukázka vybraných aktivit z metodiky pro pedagogy. V uplynulém roce se uskutečnil druhý ročník kreativní soutěže pro žáky základních a středních škol z celé České republiky „**Zlepšete dopravu s námi**“, která měla za cíl společně vytvořit dopravu bezpečnější, ekologičtější, efektivnější a příjemnější. Speciální cena poroty byla udělena za detailně propracované video Inteligentního parkoviště. Výsledky soutěže jsou k dispozici [zde](#).



Online výukové materiály, programy, testy atd. pro distanční výuku škol a školských zařízení v oblasti dopravní výchovy je k dispozici na portálu www.dopravnivychova.cz. Výuková aplikace „DOPRAPKA“ je určena všem žákům základních škol (6-15 let), obsahuje spoustu výukových videí, otázek a kvízů, které jsou odstupňované podle obtížnosti. Žáci se mohou zapojit do dopravní výchovy formou online hry po celý rok. Aplikace je využívána i v rámci distanční výuky, k dispozici zde: www.doprarka.cz.

V rámci **Hlubkové analýzy dopravních nehod** (www.vyzkumnehod.cz) byly realizovány aktivity navazující na předchozí roky, vznikl další spot kombinující simulaci nehodového děje s reálnými záběry z dopravních nehod, tentokrát zaměřený na cyklisty.



1.2.1.1 Krajsí koordinátoři BESIP

Činnost koordináčního týmu bezpečnosti silničního provozu v České republice (dále jen KK BESIP) je dlouhodobě jedním z hlavních pilířů provádění preventivních činností v oblasti bezpečnosti silničního provozu a dopravní výchovy v jednotlivých krajích ČR. Účelem koordináčního týmu je působit v zastoupení Ministerstva dopravy – Samostatného oddělení BESIP na cílovou skupinu, kterou jsou všichni účastníci provozu na pozemních komunikacích na území ČR, a to zejména v oblasti zajištění dopravně výchovných programů a akcí k prevenci nehodovosti v silničním provozu, a dále prezentace. Jedním z hlavních bodů činnosti je mimo jiné také plnění úkolů vyplývajících z opatření přijatých v rámci NSBSP.

Činnost koordináčního týmu byla i přes veškeré negativní dopady vzniklé situace v roce 2020 směřována zejména ke zlepšení a prohloubení odborné činnosti a také stabilizaci všech krajských pracovišť. Došlo k propojení a zajištění plánovaných kampaní z hlediska dílčích aktivit na území ČR, odborných školení a materiální zajištění KK BESIP.

Detailní informace jsou obsahem [21].



1.2.2 Ostatní

Ministerstvo dopravy podporuje řešení dopravně bezpečnostních projektů a infrastruktury prostřednictvím Státního fondu dopravní infrastruktury, Ředitelství silnic a dálnic a také výzkumnou činnost prostřednictvím Centra dopravního výzkumu, v. v. i. a Technologické agentury České republiky.

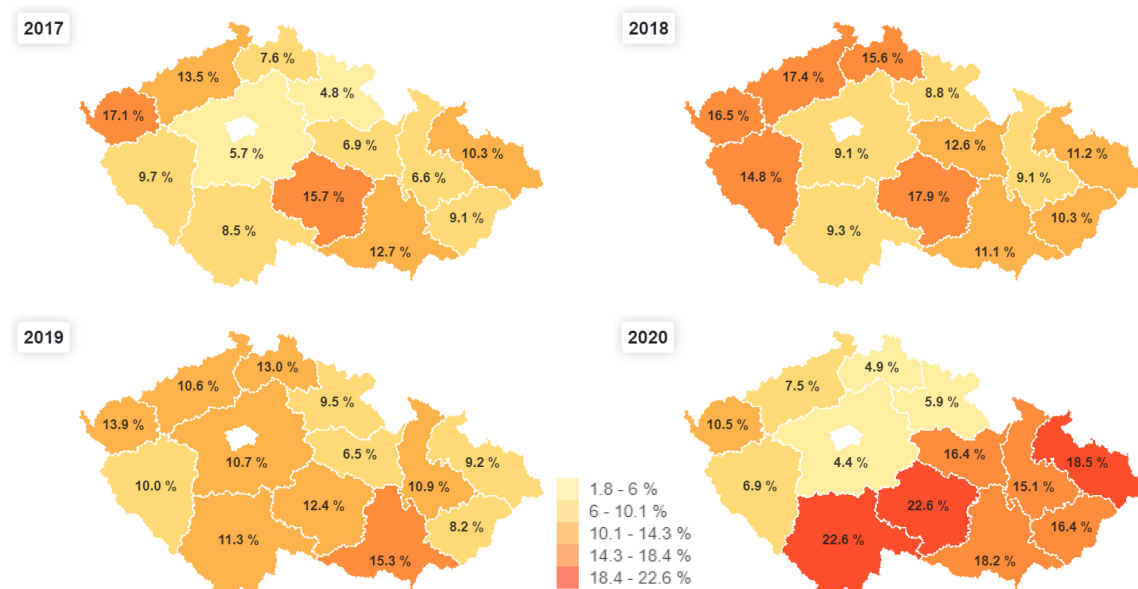
Technologická agentura České republiky vyhlásila 30. 11. 2020 výsledky druhé veřejné soutěže Programu na podporu aplikovaného výzkumu, experimentálního vývoje a inovací v oblasti dopravy –

DOPRAVA 2020+. Celkem bylo do veřejné soutěže podáno 227 návrhů projektů, 216 návrhů projektů postoupilo do dalšího hodnocení a z nich je podpořeno celkem 32 návrhů projektů, což znamená 15% míru úspěšnosti. [8]

Příklady projektů, akcí a kampaní, které byly v oblasti bezpečnosti silničního provozu podpořeny v roce 2020 z **Fondů zábrany škod** v souladu s ustanovením § 23a odst. 3 písm. c) a d) zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla), jsou uvedeny [zde](#). Policie ČR, v rámci pravidelného zhodnocení uplynulého roku, zveřejnila sestřih vybraných událostí, zachycených policisty na pozemních komunikacích v České republice, **Rok 2020 očima dopravní policie.**



Podnětné výstupy poskytují aktuální šetření, která byla také v uplynulém roce zaměřena na nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu (NUB). Jedním ze sledovaných a vyhodnocovaných NUB je překračování nejvyšší dovolené rychlosti. I s ohledem na pandemickou situaci v roce 2020 jsou velmi zajímavá srovnání překračování nejvyšší dovolené rychlosti o více než 10 km/h **mimo obec** s rozdělením na kraje v letech 2017 až 2020. Z níže uvedených map lze vysledovat, že ve 2 krajích byla v roce 2020 rychlost překračovaná o více než 10 km/h ve více než 20 % případů; a to v kraji Jihočeském a na Vysočině, v obou případech o 22,6 %. Vysoký podíl překročení rychlosti byl evidován také v Moravskoslezském kraji (18,5 %).



Překračování nejvyšší dovolené rychlosti o více než 10 km/h **v obci** bylo v nejvyšších mírách evidováno v roce 2020 v Jihočeském (+10,3 %) a Moravskoslezském kraji (+10,1 %).



V roce 2020 proběhly a byly vyhodnoceny 3 ankety, které byly zaměřeny na řidiče (Věnujete se plně řízení vozidla?), chodce (Umíte správně přecházet?) a cyklisty (Elektrokoloběžky – test). Detailní informace jsou k dispozici na webu **Observatoře bezpečnosti silničního provozu**, resp. v Příloze 4. [6]

1.3 Česko v pohybu

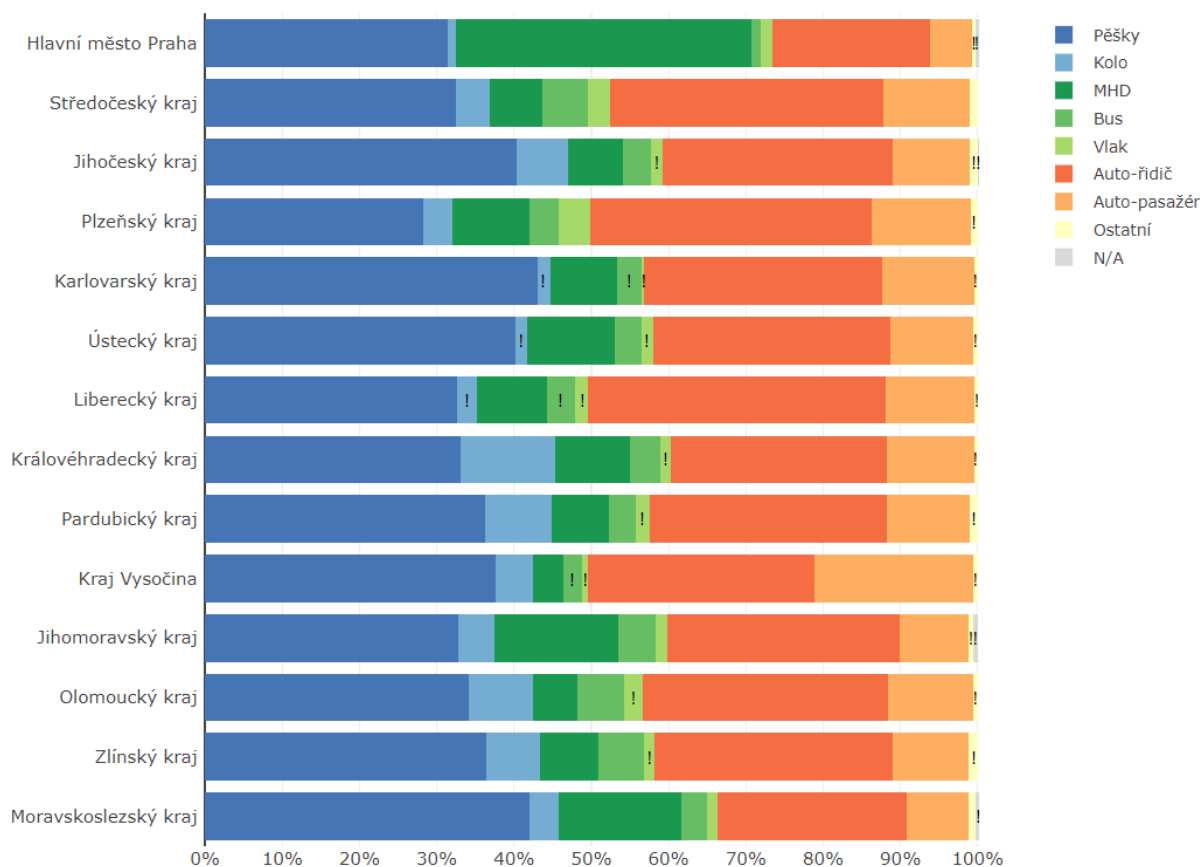
V dubnu 2020 byly zveřejněny výsledky prvního celostátního průzkumu dopravního chování v České republice, který probíhal od podzimu 2017 do jara 2019. Projekt si kladl za cíl zmapovat odkud, kam, jakými dopravními prostředky a za jakými účely obyvatelé Česka cestují. Průzkum získal data o 51 434 cestách od 22 122 osob z 9 419 domácností. Komplexní informace jsou k dispozici na www.ceskovpohybu.cz.



Zajímavé je pak krajské srovnání, ukazující různé poměry mezi automobilovou, veřejnou a nemotorovou dopravou. Na jedné straně jsou kraje s vysokým zastoupením nemotorové dopravy a naopak nízkým podílem cest automobilem, jako Jihočeský (47 % a 40 % cest), Moravskoslezský (46 % a 33 %), Královéhradecký (45 % a 39 %) či Pardubický (45 % a 41 %). Na straně druhé kraje s výrazně vysokým podílem cest autem, zejména kraj Liberecký (50 %), Vysočina (50 %), Plzeňský (49 %) či Středočeský (47 %). Specifická je pak Praha, ale do jisté míry i Jihomoravský a Moravskoslezský kraj se svými velkými městy, kde se na úkor automobilů (a v Praze i nemotorové dopravy) prosazuje doprava veřejná (41 %, 22 % a 21 % cest). V používání kol jsou oproti zbytku republiky výjimečné kraje Královéhradecký (12 % cest) a Pardubický (9 % cest).



Rozdělení cest podle hlavního dopravního prostředku, Česká republika, podle krajů

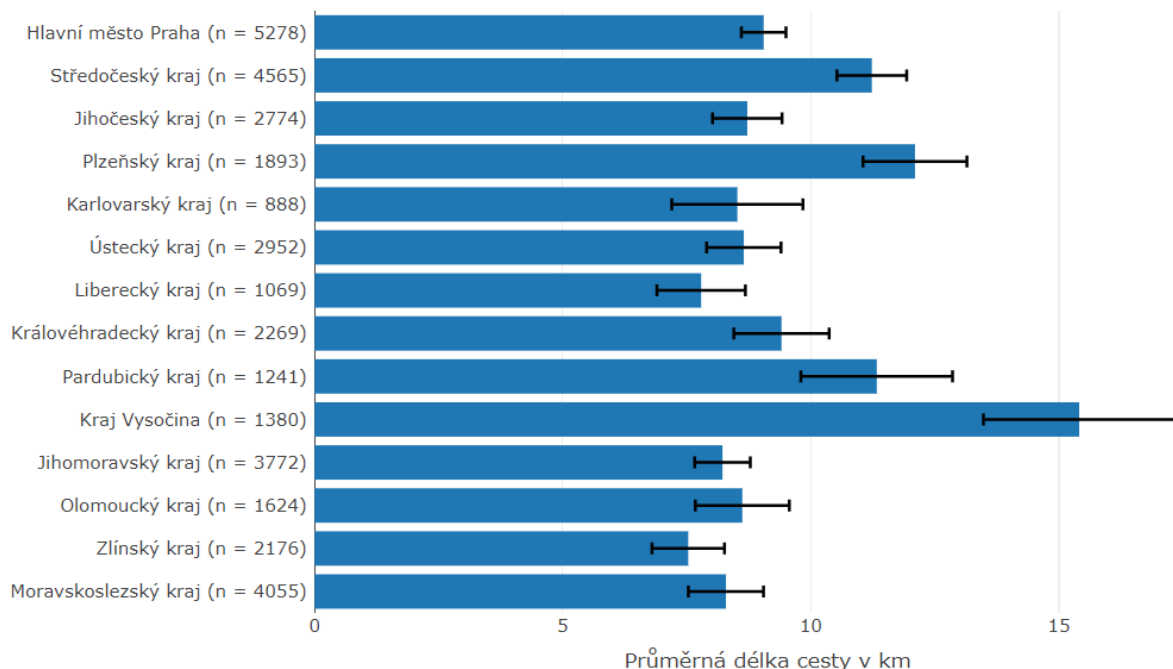


Data z průzkumu by mohla být využita pro výzkum ve vztahu k dopravní nehodovosti, neboť umožňuje lépe porozumět běžným vzorcům dopravního chování a propojit je se sociodemografickými charakteristikami populace. Například u bezpečnostních kampaní tak může pomoci v lepším zacílení či při formulaci sdělovaného obsahu.

Respondenti v průzkumu uváděli odkud a kam cestovali, přičemž dodatečně byla vypočtena nejkratší vzdálenost mezi těmito dvěma body na silniční síti. V průměru byly cesty nejdelší v kraji Vysočina (15,4 km), Plzeňském (12,1 km), Pardubickém (11,3 km) či Středočeském (11,2 km), naopak nejkratší v kraji Zlínském (7,5 km), Libereckém (7,8 km), Moravskoslezském (8,3 km) či Jihomoravském (8,2 km). Rozložení vzdáleností je však silně záporně asymetrické, proto je vhodné vzít v potaz i medián, vyjadřující prostřední hodnotu dle velikosti seřazených vzdáleností. Nejvyšších mediánových hodnot dosahuje Praha (5,4 km), kraj Plzeňský (5 km) a Středočeský (3,9 km), naopak nejnižších kraj Jihočeský (2,1 km), Zlínský (2,4 km) a Moravskoslezský (2,6 km). Republikový průměr pak byl 9,4 km, medián 3,3 km.



Průměrná délka cesty v km, Česká republika, podle krajů, účel bez rozlišení



Na cestách do práce nacestují v průměru nejvíce kilometrů obyvatelé kraje Středočeského (13,5 km), Plzeňského (12,6 km) a Karlovarského kraje (12,2 km), nejméně pak obyvatelé kraje Vysočina (7,1 km) a kraje Libereckého (8,1 km) a Královéhradeckého (9,5 km). Z hlediska mediánu opět nejvíce cestují obyvatelé Plzeňského (8 km) a Středočeského kraje (7,3 km), tentokrát je však doplňuje i Praha (7,8 km). Nejnižších mediánových hodnot opět dosahuje kraj Vysočina (2,59 km), následovaný krajem Královéhradeckým (4,2 km) a Jihočeským (4,4 km). Republikový průměr pak byl 10,6 km, medián 6,1 km. *Pozn. Cesty byly zkoumány u osob starších 5 let, které se v tzv. "rozhodný den" vyskytovaly v domácnosti. Rozhodný den byl v každé domácnosti předem stanoven. Jednalo se o pracovní den, úterý až čtvrtek, mimo dny, které předcházejí dnu volna nebo po něm následují.* [11]

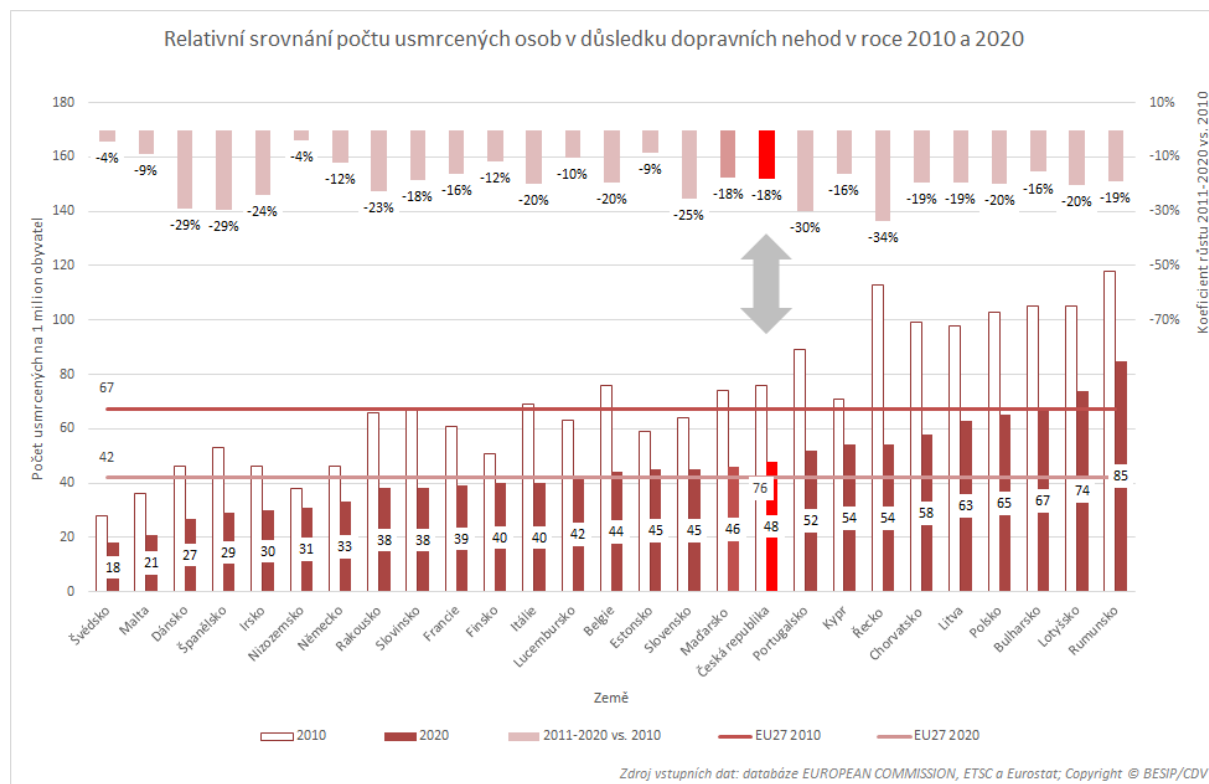


2.2 Bilance roku 2020

Na silnicích v Evropské unii bylo v roce 2020 usmrceno 18 800 osob. Meziročně došlo v EU k poklesu usmrcených osob v důsledku dopravních nehod o 17,0 %, v České republice o 16,2 %. V uplynulém roce bylo ve 27 členských státech EU evidováno 42 usmrcených osob na 1 milion obyvatel. **Vytýčený cíl, snížit počet úmrtí na silnicích do roku 2020 na polovinu oproti roku 2010, tedy splněn nebyl jak v České republice, tak v zemích Evropské unie.**

K „evropským premiantům“ lze s 18 usmrcenými na 1 milion obyvatel zařadit Švédsko, Maltu (21) a Dánsko (27), které patří v rámci evropských srovnání mezi země s nejnižším počtem fatálních dopravních nehod. Naopak významně nadprůměrný počet usmrcených osob na milion obyvatel byl v uplynulém roce evidován v Rumunsku (85), Lotyšsku (74), Bulharsku (67) a Polsku (65).

Česká republika patřila v roce 2020 se 48 usmrcenými osobami na 1 milion obyvatel na 18. místo, za evropským průměrem zaostala o 14,3 % (pozn. v roce 2010 zaostala ČR o 13,4 %; nejbližší se průměru v uplynulé dekádě ČR přiblížila v roce 2017: 1,9 %). Zajímavé je srovnání zemí dle koeficientu růstu, tzn. průměrný roční počet usmrcených v období 2011-2020 vs. rok 2010. V rámci zemí EU byl evidován pokles o 19 %, v České republice pak o 18 %. V sousedních zemích byl evidován vyšší pokles v případě Slovenska (-25 %), Rakouska (-23 %) a také Polska (-20 %), naopak v Německu došlo k poklesu o 12 %. Vyjma Polska byl v sousedních zemích v roce 2020 evidován nižší počet usmrcených na 1 milion obyvatel než v České republice.



Detailní informace jsou obsahem Přílohy 6: Fatální následky dopravních nehod v Evropě.

2.3 Mezinárodní spolupráce

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

2.3.1 Evropská rada bezpečnosti dopravy

European Transport Safety Council (ETSC) je nezávislá nezisková organizace, jejímž cílem je snižování počtu usmrčených a zraněných v dopravě. Od roku 1993 sdružuje ETSC více než 200 mezinárodně uznávaných odborníků na bezpečnost dopravy z celé EU.

Poznátky z ETSC jsou mimo jiné využívány v rámci tematických analýz BESIP, v roce 2020 byly převzaty a doplněny komentářem v kontextu ČR následující výstupy:

- Nulová tolerance alkoholu by mohla na silnicích ročně zachránit až 5 000 životů
- Fatální nehody chodců a cyklistů klesají v EU velmi pozvolně
- V Helsinkách a Oslu nezemřel vloni žádný cyklista ani chodec
- Krize jako příležitost ke změně bezpečnosti silničního provozu
- 1 z 12 řidičů hraje za volantem hry
- Nové testy Euro NCAP se zaměří na cestující v jiných vozidlech
- Výzva k přijetí opatření v oblasti bezpečnosti nákladních vozidel
- Cena za bezpečnost na silnicích pro Estonsko, Česko si o 3 příčky polepšilo
- Během pandemie došlo na silnicích v EU k 36% poklesu úmrtí
- Obavy z návrhu technické specifikace povinného systému podporujícího dodržování rychlostních limitů
- Zóny 30 se mají v roce 2021 rozšířit
- Brzdové asistenční systémy snižují pravděpodobnost srážky zezadu o 45 procent

V roce 2020 se ČR zapojila také do srovnání FERSI (The Forum of European Road Safety Research Institutes) na téma elektrokoloběžky u nás a v Evropě.

Bližší informace jsou k dispozici zde: <https://www.ibesip.cz/Pro-odborniky/Zahranicni-materialy>.

2.3.2 Mezinárodní databáze silniční dopravy a nehodovosti

Databáze IRTAD je součástí výzkumného programu OECD zahrnutým do oblasti výzkumu silniční dopravy a intermodálních vazeb. Tato databáze průběžně shromažďuje údaje o nehodovosti v silničním provozu a jejich souvislostech s demografickými, infrastrukturními a provozními ukazateli. Současně je IRTAD fórem pro prezentaci výsledků výzkumů vázaných na statistická data národních úrovní a iniciátorem pro zpracování souhrnných kompilačních studií. Databáze IRTAD obsahuje souhrnná a mezinárodně srovnatelná data v časových řadách od roku 1970. V rámci IRTAD je dosažena harmonizace a kompletnost dat na mezinárodní úrovni z hlediska základních definic a datového obsahu. Fatální následky dopravních nehod v Evropě jsou obsahem samostatné přílohy 6.



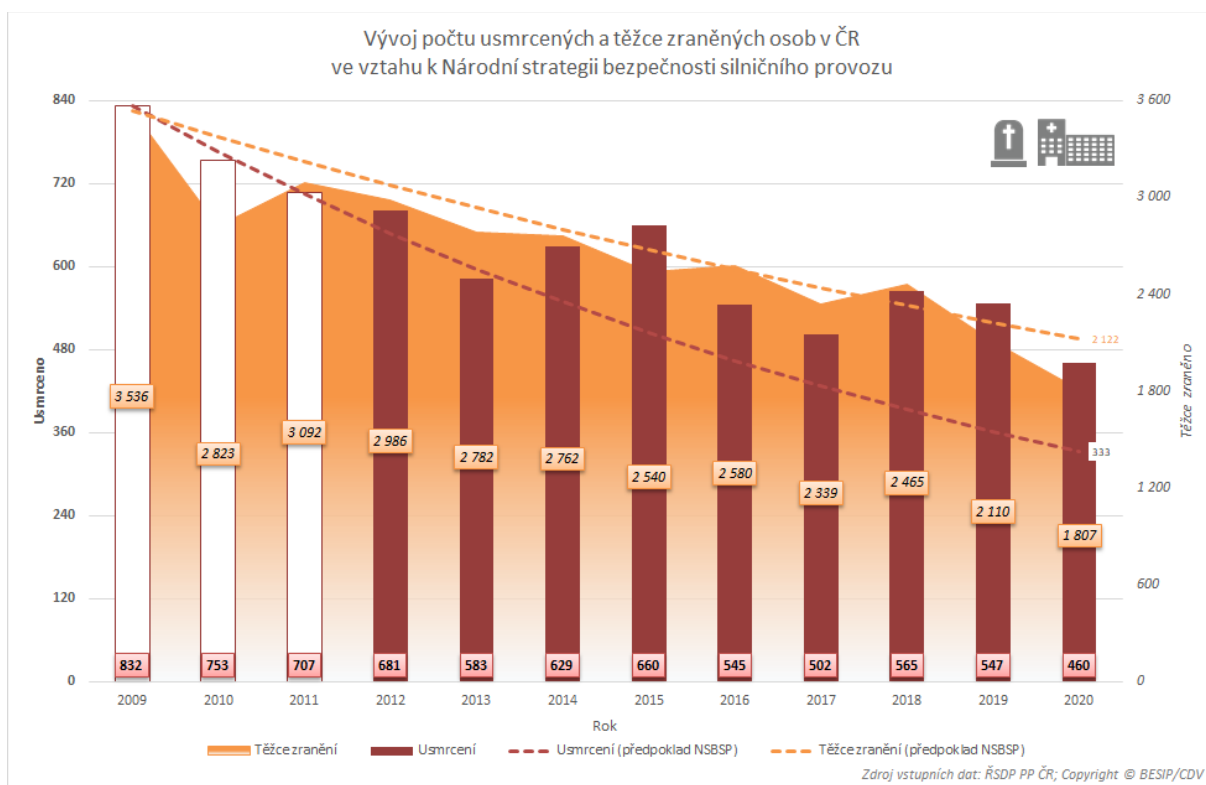
3. Strategické cíle NSBSP

3.1 Vývoj

Oproti předpokladům stanoveným NSBSP, bylo v uplynulých 9 letech na pozemních komunikacích usmrceno o čtvrtinu více osob. V období let 2012-2020 bylo do 30 dní od nehody usmrceno 5 801 osob, tj. oproti stanoveným předpokladům o 1 168 více (+25 %); do 24 hod od nehody usmrceno 5 172 osob, tj. oproti stanoveným předpokladům o 894 více (+21 %), těžce zraněno pak bylo 22 371 osob, o 789 méně (-3 %).

Strategické cíle NSBSP		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
Následky	Usmrcení / 30 dní	901	802	773	742	654	688	737	611	577	658	617	517	5 801	1 168	25%
	Usmrcení / 30 dní (předpoklad NSBSP)	901	829	763	702	646	594	547	502	463	426	392	361	4 633		
	Usmrcení / 24 hod	832	753	707	681	583	629	660	545	502	565	547	460	5 172	894	21%
	Usmrcení / 24 hod (předpoklad NSBSP)	832	766	704	648	596	549	505	464	427	393	362	333	4 278		
	Těžce zranění	3 536	2 823	3 092	2 986	2 782	2 762	2 540	2 580	2 339	2 465	2 110	1 807	22 371	-789	-3%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	3 536	3 376	3 222	3 076	2 937	2 804	2 676	2 555	2 439	2 328	2 222	2 122	23 160		

Z uvedených dat je zřejmé, že NSBSP v oblasti usmrcených osob nebyla ani v jednom roce splněna (vyjma usmrcených do 24 hod v roce 2013). V roce 2020 nebyla NSBSP splněna v oblasti usmrcených osob, **na následky nehod** (tj. od 24 hod do 30 dní) **bylo usmrceno v roce 2020 dalších 58 osob, tj. +13 %**. V roce 2020 byla splněna NSBSP v oblasti těžce zraněných osob. Vývoj usmrcených (do 24 hod) a těžce zraněných osob je uveden v následujícím grafu.

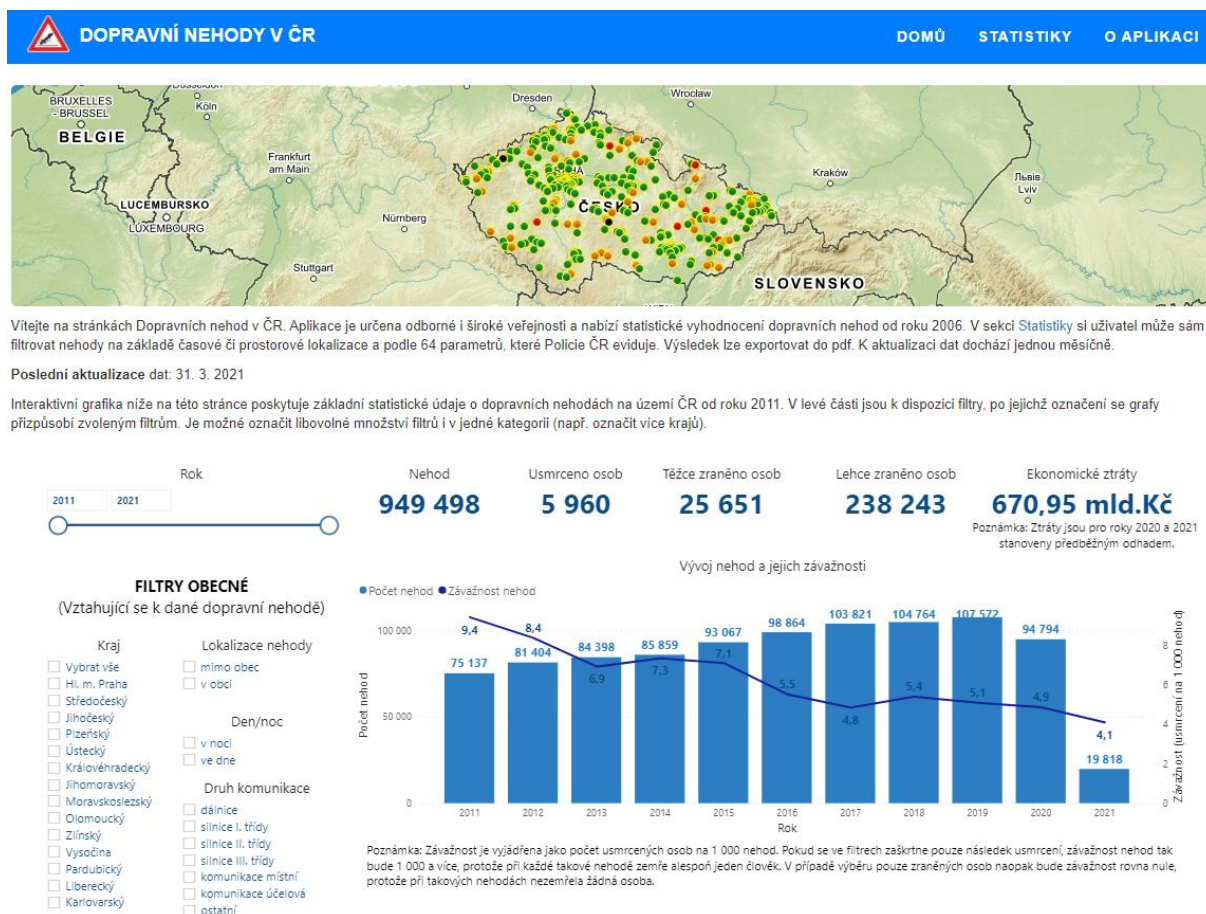


Detailní informace jsou obsahem [18].

3.2 Webová aplikace Dopravní nehody v ČR

V materiálu jsou jak v oblasti strategických, tak dílčích cílů NSBSP implementovány mapové podklady z aplikace **DOPRAVNÍ NEHODY V ČR** [7], tyto informace byly využity také v rámci jednotlivých krajů. Předdefinovány byly příslušné filtry tak, aby bylo na první pohled zřetelné, kde došlo v uplynulém roce k usmrcení, resp. těžkým zraněním. Součástí detailů nehod jsou desítky důležitých informací. Změnou územní jednotky lze zobrazit detailněji uvedené nehody např. v rámci konkrétního kraje.

Obrázek níže zobrazuje úvodní obrazovku aplikace, která je nově doplněna o interaktivní zobrazení dat, k dispozici je řada filtrů, jako např. kraje, druh komunikace, příčina, následky, pohlaví, věk, kategorie osoby atd. Aplikace je měsíčně aktualizovaná a je k dispozici na webu <https://nehody.cdv.cz/>.



Příklad dalšího možného využití aplikace DOPRAVNÍ NEHODY V ČR je obsahem kapitoly 4.3 *Nebezpečná místa v jednotlivých krajích*.



3.3 Genderové srovnání

V České republice bylo registrováno více než **6,8 mil. držitelů řidičských oprávnění**. Poměr všech registrovaných řidičů podle pohlaví je celkem ustálený, tvoří jej **54,6 % mužů a 45,4 % žen**.

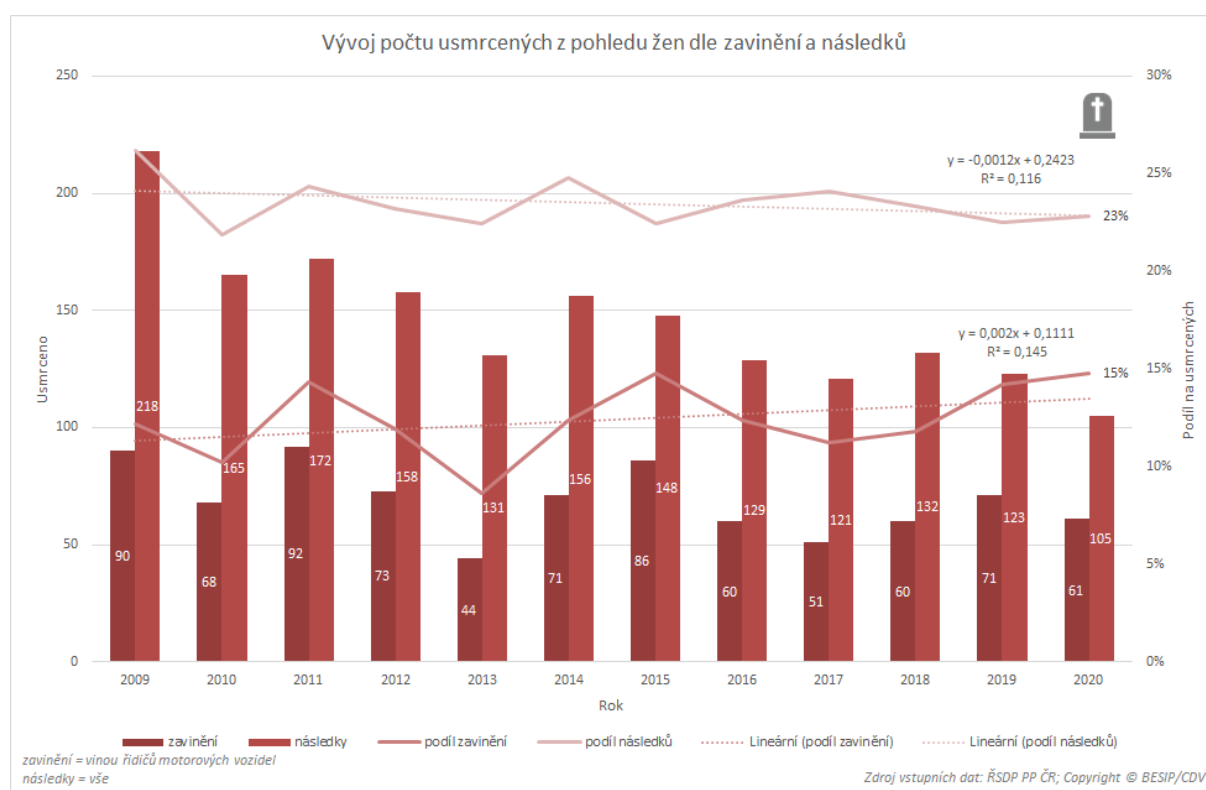


3.3.1 Následky nehod

Genderové srovnání není taxativně zakotveno v revizi a aktualizaci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 s platností od roku 2017. Z tohoto důvodu nejsou v následující části srovnány závažné následky nehod vůči předpokladům.

V roce 2020 bylo vinou řidičů motorových vozidel usmrceno 412 osob, z toho: vinou mužů bylo usmrceno 351 osob, tj. 85 %; vinou žen pak 61 osob, tj. 15 %. **V období let 2009-2020 bylo vinou řidičů motorových vozidel (mužů) usmrceno 88 % osob, vinou řidiček pak 12 % osob.**

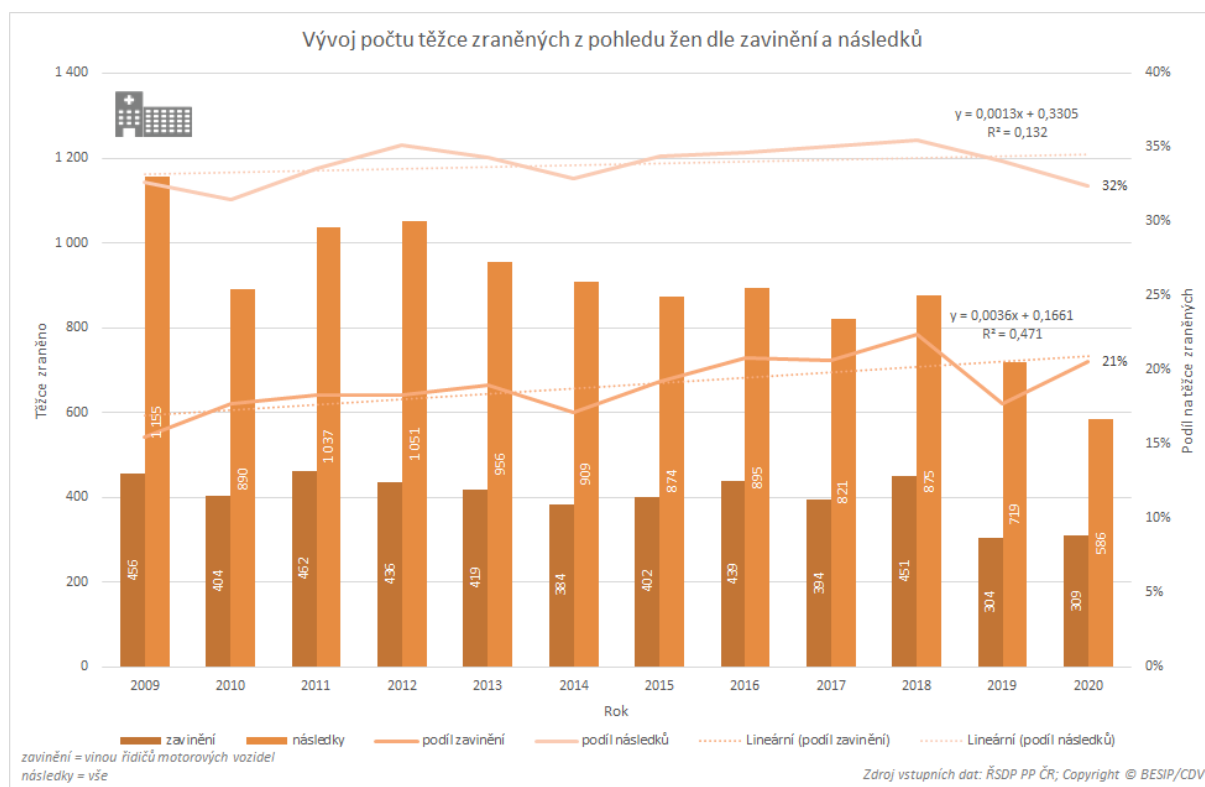
V roce 2020 bylo usmrceno 460 osob, z toho 355 mužů (77 %) a 105 žen (23 %). **V období let 2009-2020 byl evidován podíl usmrcených mužů vs. žen 76:24 %. Z uvedeného je zřejmé, že podíl žen na následcích byl dvojnásobně vyšší oproti podílu zaviněných nehod s fatálními následky ženami.**



V roce 2020 bylo vinou řidičů motorových vozidel těžce zraněno 1 500 osob, z toho: vinou mužů bylo těžce zraněno 1 191 osob, tj. 79 %; vinou žen pak 309 osob, tj. 21 %. **V období let 2009-2020 bylo vinou řidičů motorových vozidel (mužů) těžce zraněno 81 % osob, vinou řidiček pak 19 % osob.**



V roce 2020 bylo těžce zraněno 1 807 osob, z toho 1 221 mužů (68 %) a 586 žen (32 %). V období let 2009-2020 byl evidován podíl usmrčených mužů vs. žen 66:34 %. Z uvedeného je zřejmé, že podíl žen na následcích byl 1,8x vyšší oproti podílu zaviněných nehod s těžkými následky ženami.



Výše uvedená nehodová data jsou jen základním přehledem z pohledu genderového srovnání. Je nutné si uvědomit, že nikterak nezohledňují dopravní výkony, resp. ujetou vzdálenost. V neposlední řadě jsou mezi tzv. řidiči profesionály více zastoupení muži, např. u držitelů řidičského oprávnění skupiny C, C+E a D tvoří podíl mužů přibližně 99 %. Významně více (téměř 90 %) jsou řidiči-muži zastoupení také v kategorii motocyklistů.

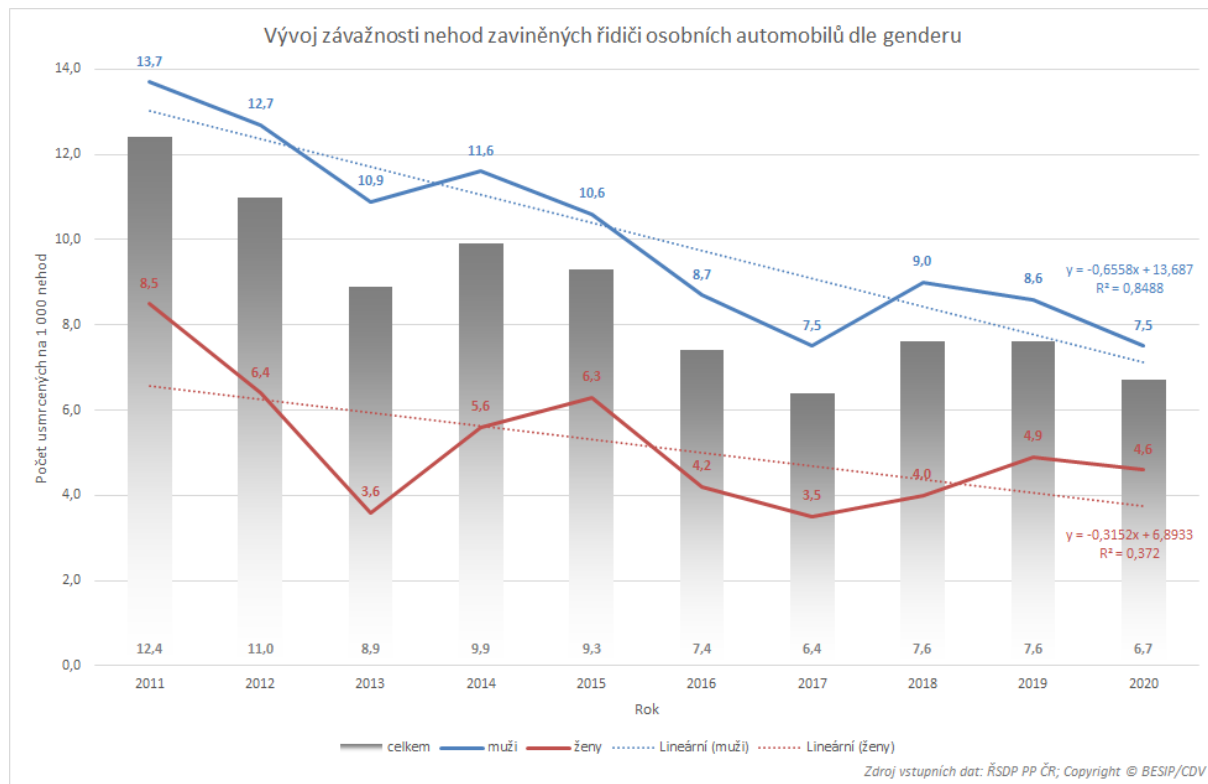
Pozn. vysvětlení k legendám v grafech, uvedených v této podkapitole: zavinění = kolik osob bylo vinou žen usmrčeno/těžce zraněno, následky = kolik žen bylo v důsledku dopravních nehod těžce zraněno (bez ohledu na to, jakého pohlaví byl viník nehody).

3.3.2 Závažnost nehod

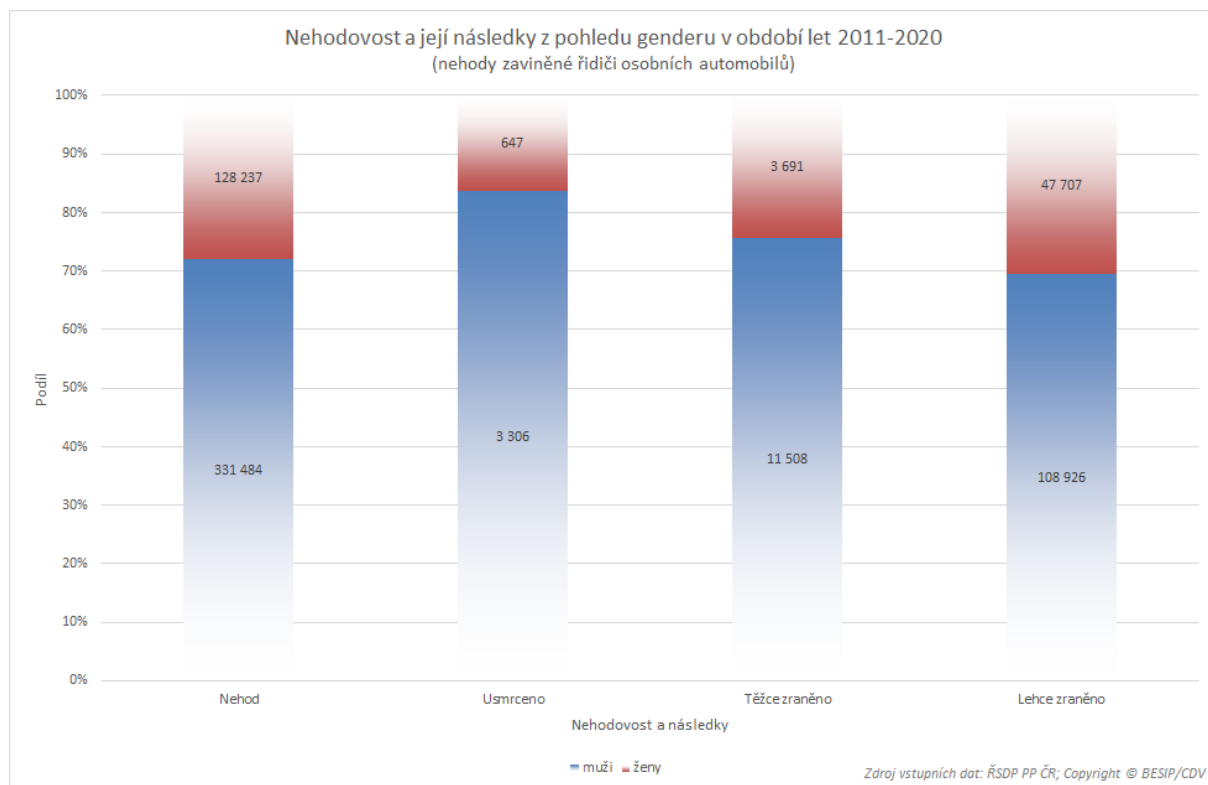
V období let 2011-2020 bylo při 459 721 nehodách zaviněných řidiči osobních automobilů usmrčeno 3 953 osob, z toho bylo zaviněno:

- Muži 331 484 nehod, 3 306 usmrčených, závažnost 10,0 usmrčených na 1 000 nehod
- Ženami 128 237 nehod, 647 usmrčených, závažnost 5,0 usmrčených na 1 000 nehod

V uplynulé dekádě tak nehody zaviněné muži vykazovaly dvojnásobně vyšší závažnost než nehody zaviněné ženami (pozn. v případě řidičů osobních automobilů). V roce 2020 pak byla evidovaná u mužů 1,6x vyšší závažnost nehod zaviněných řidiči osobních automobilů.



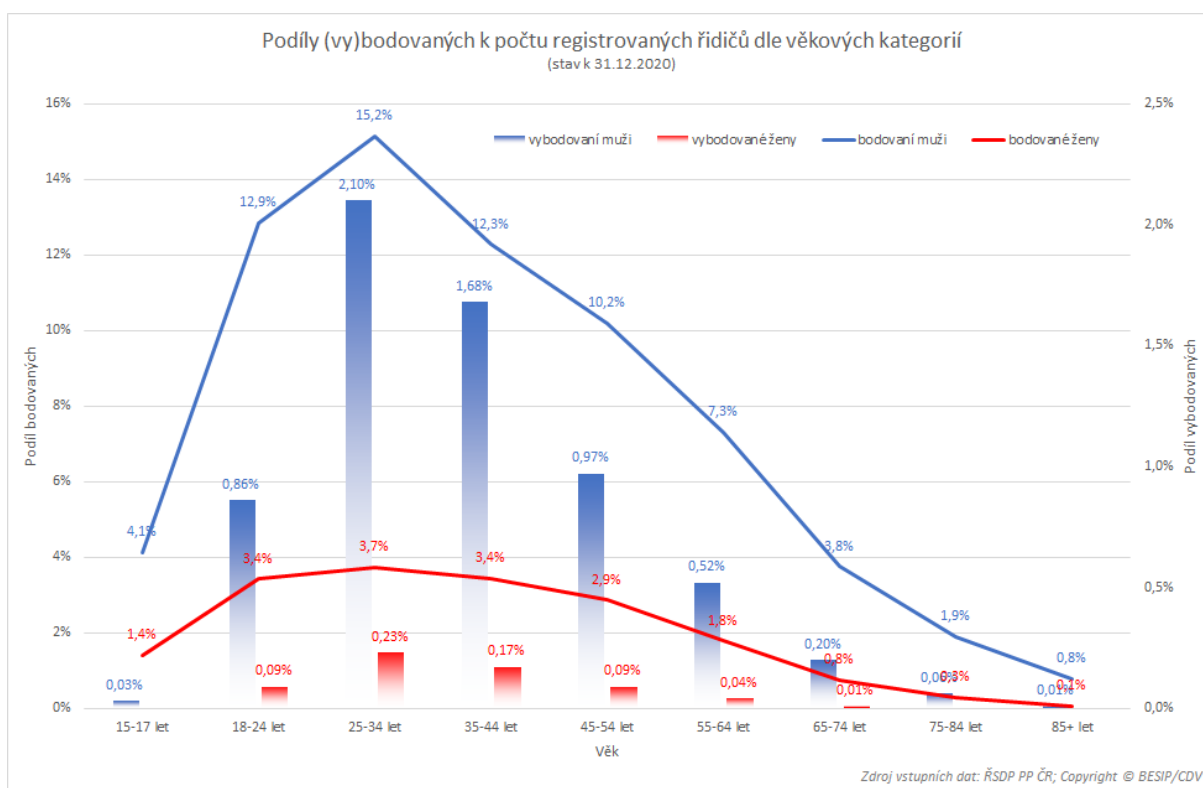
Následující graf pak demonstruje genderové podíly u nehod zaviněných řidiči osobních automobilů a jejich následků v období let 2011-2020.



3.3.3 Bodový systém

Z **bodového hodnocení řidičů** vyplývá, že poměr bodovaných mužů a žen je, na rozdíl od poměru všech řidičů, výrazně odlišný, tvoří jej **81,59 % mužů a 18,41 % žen**. Rozdíly mezi poměry bodovaných mužů a žen v jednotlivých krajích jsou nevýznamné (poměr mužů je mezi 80,01 % a 83,18 %). Registrováno bylo 40 406 řidičů, kteří dosáhli **12 bodů**, z nichž **91,82 % tvořili muži a 8,18 % ženy**. [9]

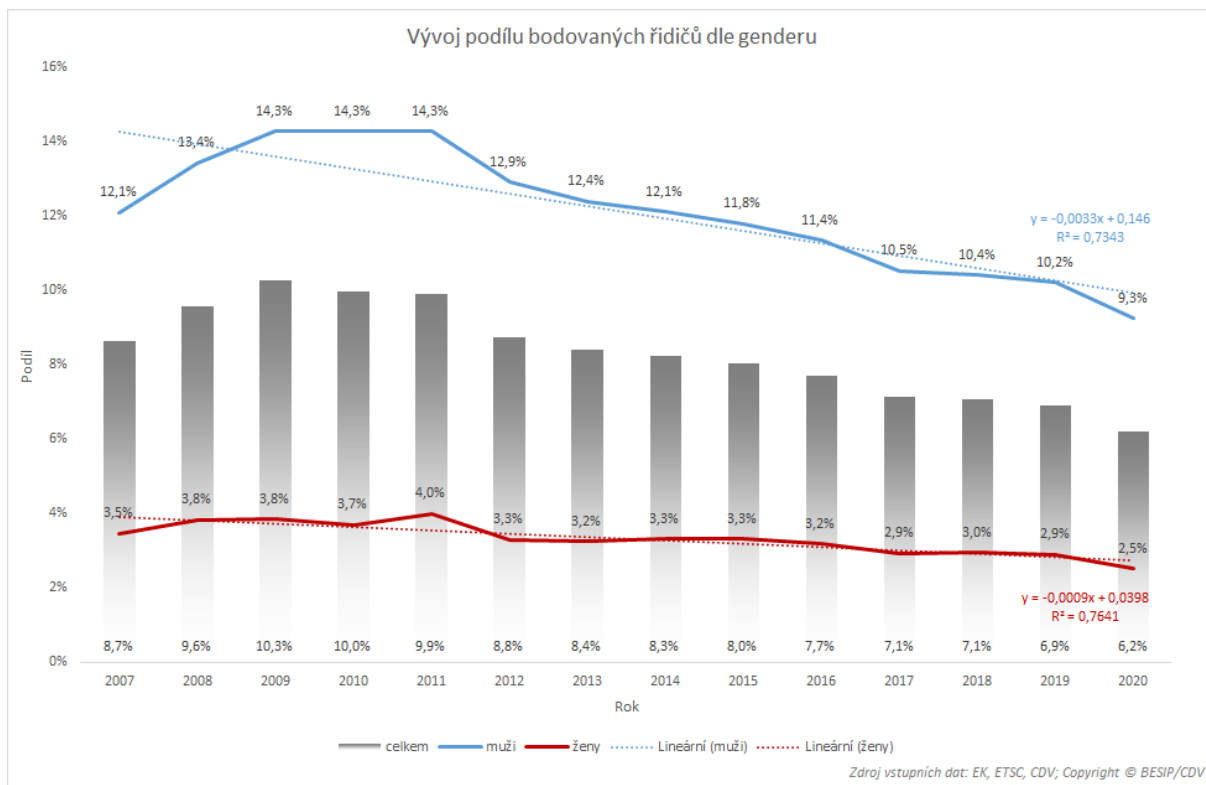
U mužů je nejvyšší podíl bodovaných i vybodovaných řidičů z celkového počtu mužů-řidičů (daného věku) pro věkovou skupinu 25-34 let, poté tento podíl plynule klesá. Podobná situace je i u žen-řidiček s tím, že tento podíl je pouze asi čtvrtinový (ve srovnání s muži) u bodovaných a pouze desetinný u vybodovaných.



Systém bodového hodnocení přestupků a trestných činů proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích spáchanými řidiči motorových vozidel byl zaveden od 1. 7. 2006 na základě zákona č. 411/2005 Sb., kterým se mění zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích. Za toto více než desetileté období se již mohly projevit v dostatečné míře obecné vývojové trendy, týkající se rozložení počtu bodovaných řidičů, přestupků a trestných činů.

Po počátečním nárůstu podílu bodovaných řidičů se jejich podíl v letech 2009-2011 v podstatě stabilizoval (14 % muži, 4 % ženy, 10 % celkem) a poté začal postupně klesat. Mohlo by se z toho soudit, že zavedení systému bodového hodnocení má nepochybně smysl pro udržení dlouhodobého trendu snižování počtu závažných následků dopravních nehod. Je také zřejmé, že ženy jsou lepšími a ukázněnějšími řidiči na základě faktu, že podíl bodovaných žen mezi řidičkami je téměř čtyřnásobně nižší, než je to v případě mužů. Ačkoliv podíl žen-řidiček na celkové řidičské populaci je v roce 2020 již

45,4 % (40 % v roce 2007), podíl bodovaných žen-řidiček je jen 18,4 % (mezi bodovanými) a podíl 12bodových pouhých 8,2 % (mezi 12bodovými).



3.3.4 Aktuální statistiky nehodovosti dle genderu

V interaktivní webové aplikaci Dopravní nehody v ČR (<https://nehody.cdv.cz/>) lze data filtrovat také podle pohlaví, detaily viz kapitola 3.2.

FILTRY OSOB
 (Vztahující se k poškozeným osobám/viníkovi dopravní nehody)

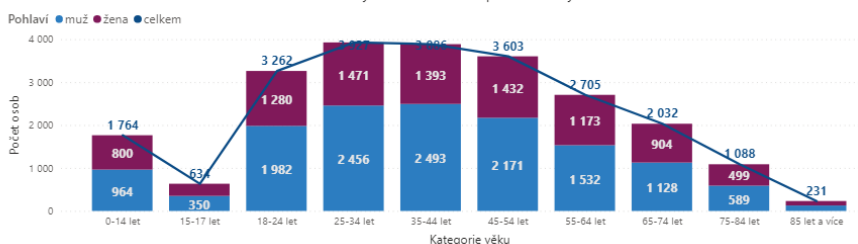
- Následky osob
- ☐ usmrcení
 - ☐ těžké zranění
 - ☐ lehké zranění
- Věk osoby
- ☐ Vybrat vše
 - ☐ 0-14 let
 - ☐ 15-17 let
 - ☐ 18-24 let
 - ☐ 25-34 let
 - ☐ 35-44 let
 - ☐ 45-54 let
 - ☐ 55-64 let
 - ☐ 65-74 let
 - ☐ 75-84 let
 - ☐ 85 let a více
- Pohlaví
- ☒ muž
 - ☐ žena

- Kategorie osoby
- ☐ Vybrat vše
 - ☐ řidič motocyklu (včetně mopedu)
 - ☐ spolujedec na motocyklu (včetně mopedu)
 - ☐ řidič osobního automobilu
 - ☐ spolujedec v osobním automobilu
 - ☐ řidič nákladního automobilu
 - ☐ spolujedec v nákladním automobilu
 - ☐ řidič autobusu
 - ☐ cestující v autobusu
 - ☐ ostatní
 - ☐ cyklista
 - ☐ chodec

Následky nehod v jednotlivých krajích



Následky nehod dle věku a pohlaví osoby



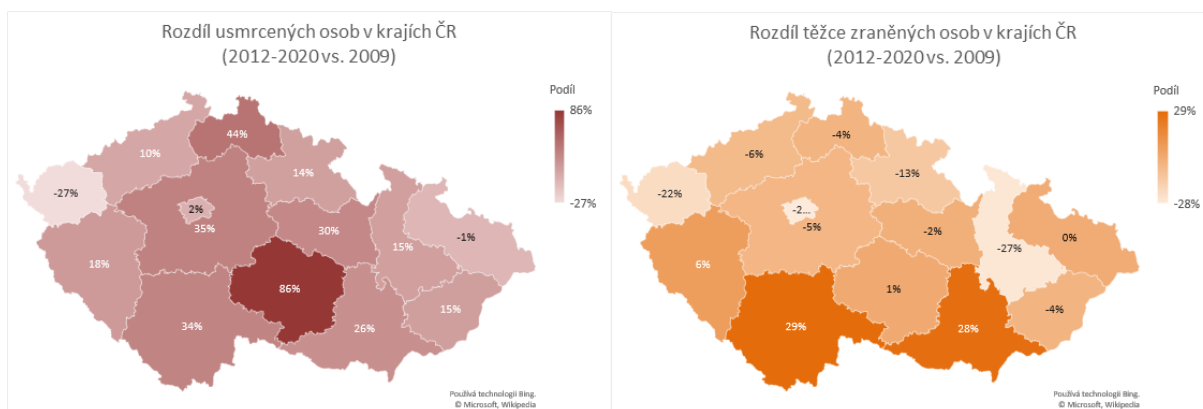
4. Krajské srovnání

4.1 Základní srovnání v období 2012-2020

4.1.1 Období účinnosti NSBSP

Jak bylo uvedeno v předchozí kapitole, v období 2012-2020 bylo oproti předpokladům NSBSP usmrceno o 19 % více osob (do 24 hod), o 3 % méně pak bylo těžce zraněno. Situace v jednotlivých krajích však byla v uplynulém období značně rozdílná. Krajské srovnání poskytuje souhrnný pohled na vývoj závažných následků nehod na všech komunikacích na území kraje, tj. dálnicích, silnicích I., II. a III. třídy a místních komunikacích. **Jen 2 kraje splnily v uvedeném období předpoklady NSBSP v oblasti usmrčených osob**, jedná se o Karlovarský kraj (-27 %) a Moravskoslezský kraj (-1 %). **V oblasti těžce zraněných osob splnilo v uvedeném období předpoklady NSBSP 10 krajů**, nejpozitivnější bilance byla evidovaná v hl. m. Praze (-28 %), Olomouckém (-27 %), Karlovarském (-22 %) a Královéhradeckém kraji (-13 %).

V drtivé většině krajů (12 ze 14) bylo v uvedeném období usmrceno více osob, než předpokládala NSBSP. **Nejvyšší relativní rozdíl (+86 %) byl evidován v Kraji Vysočina** (pozn. zde došlo k významnému skokovému snížení počtu usmrčených osob v roce 2009, který je referenčním rokem pro stanovení snižování počtu usmrčených osob až do roku 2020), následoval Liberecký (+44 %), Středočeský (+35 %), Jihočeský (+34 %) a Pardubický kraj (+30 %). **V jižní části ČR pak byly nejvíce překročeny předpoklady v oblasti těžce zraněných: v Jihočeském kraji došlo k překročení o 29 %, v Jihomoravském pak o 28 %.**



V roce 2020 došlo u 13 ze 14 krajů k překročení stanoveného předpokladu u osob usmrčených, 3 kraje pak překročily předpoklad u osob těžce zraněných. **Při meziročním srovnání (2020-2019) počtu usmrčených osob byla situace horší u 5 ze 14 krajů**, ve Zlínském kraji bylo usmrceno meziročně nejvíce osob (+4, tj. +21 %). **Při meziročním srovnání (2020-2019) počtu těžce zraněných osob byla situace horší u 5 ze 14 krajů**, v hl. m. Praze bylo těžce zraněno meziročně nejvíce osob (+17, tj. +15 %).

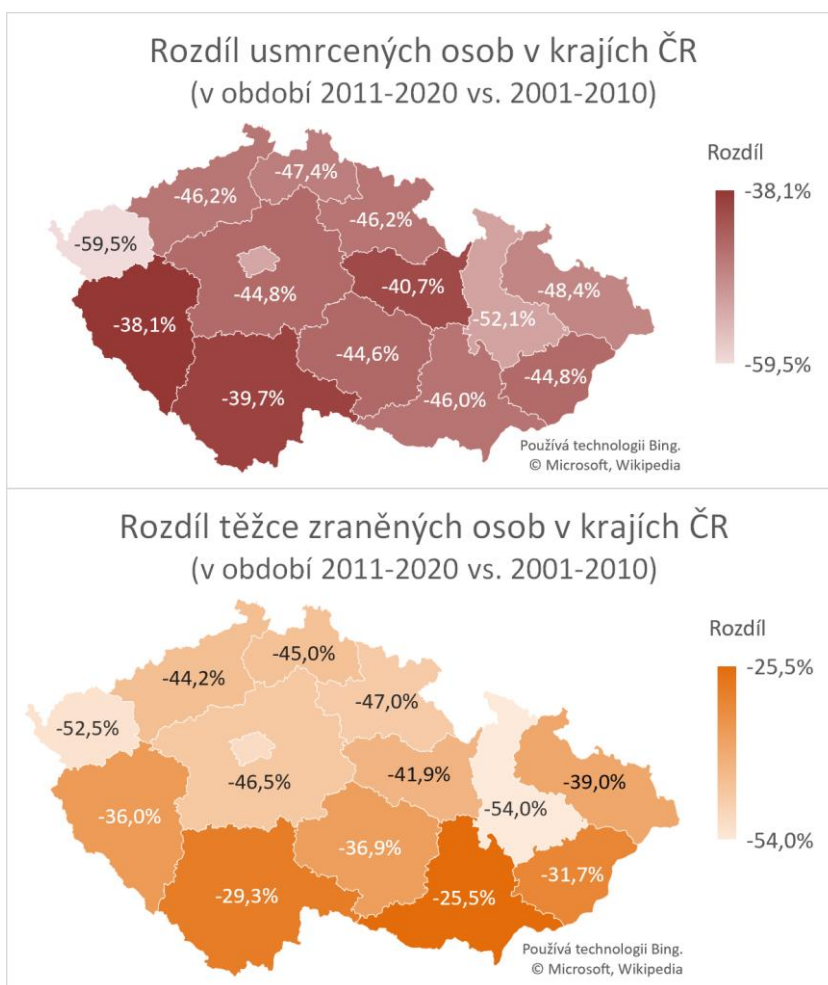
Grafické podklady, týkající se jednotlivých krajů jsou součástí [18]. Detailní data, týkající se nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu jsou pak obsahem [20].



4.1.2 Srovnání dekád

Pro názorné srovnání byla porovnána uplynulá a předchozí dekáda (období let 2011-2020, resp. 2001-2010). **V rámci ČR došlo v uvedeném období k poklesu počtu usmrcených osob o 45,8 %, o 41,6 % pak k poklesu v oblasti těžce zraněných osob.** Ve všech krajích došlo jak k poklesu usmrcených, tak těžce zraněných osob.

Nejzásadnější pokles fatálních následků dopravních nehod byl evidován v Karlovarském kraji (-59,5 %), hl. m. Praze (-52,6 %) a v Olomouckém kraji (-52,1 %), naopak **za nejméně uspokojivé poklesy fatalit lze označit Plzeňský kraj (-38,1 %)**, Jihočeský kraj (-39,7 %) a Pardubický kraj (-40,7 %). K nejzásadnějšímu poklesu v oblasti těžce zraněných osob došlo v Olomouckém kraji (-54,0 %), Karlovarském kraji (-52,5 %) a hl. m. Praze (-51,0 %), **za méně uspokojivé poklesy pak lze označit situaci v Jihomoravském kraji (-25,5 %)**, v Jihočeském kraji (-29,3 %) a také ve Zlínském kraji (-31,7 %). [13]



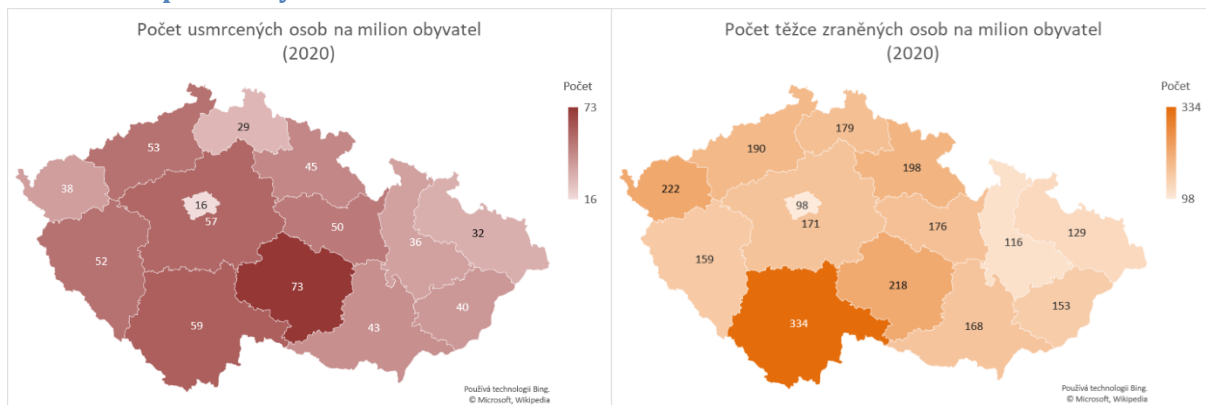
Srovnání dekád dává zejména u krajů objektivnější srovnání, protože NSBSP definovala jeden výchozí rok, 2009. Na příkladu Kraje Vysočina je zřejmé, že při významném poklesu fatalit právě ve výchozím roce je pak plnění předpokladů nerealizovatelné.



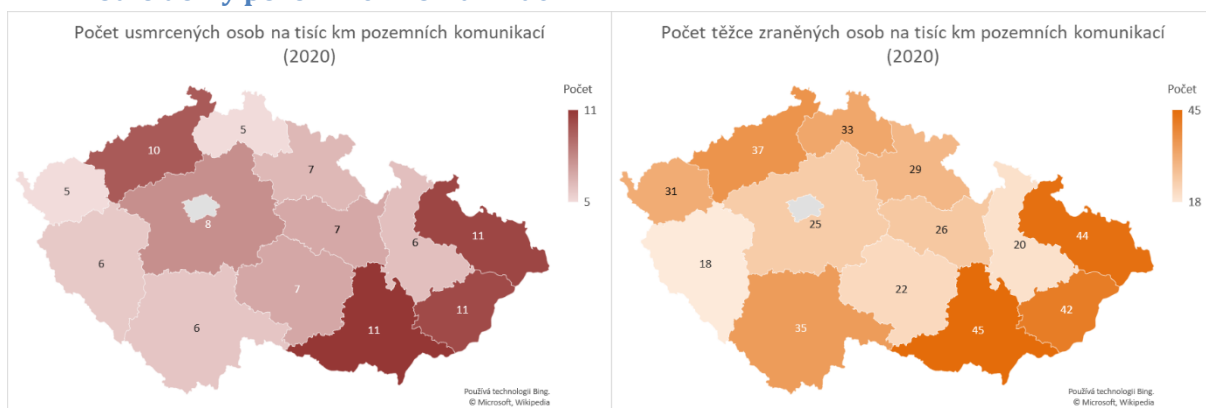
4.2 Relativní srovnání roku 2020

Relativní srovnání usmrcených a těžce zraněných osob v jednotlivých krajích v roce 2020 dle základních parametrů je uvedeno v následujících schématech. Mapové podklady jsou dostatečně srozumitelné, proto u nich není obsažen doprovodný komentář.

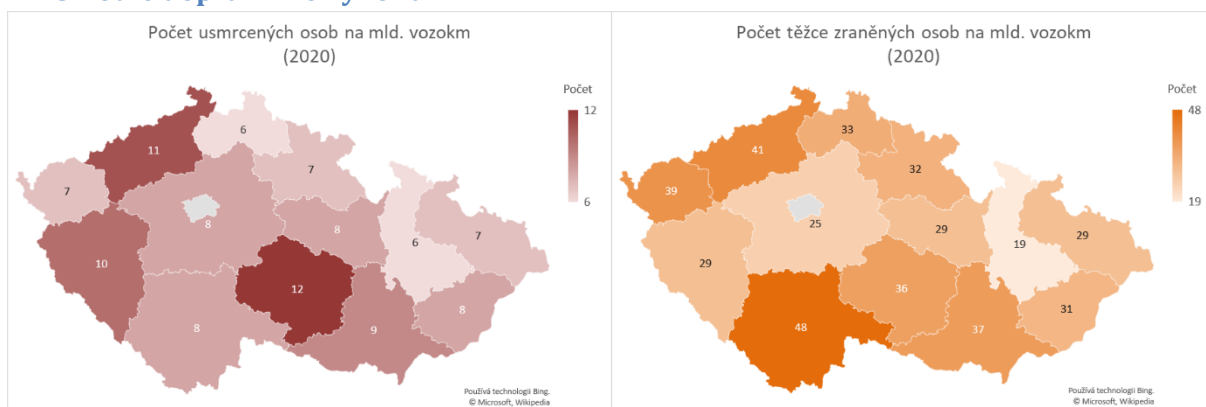
4.2.1 Podle počtu obyvatel



4.2.2 Podle délky pozemních komunikací



4.2.3 Podle dopravního výkonu



4.2.4 Podle celkové úrovně bezpečnosti silničního provozu v roce 2020

Následující část je věnovaná srovnání celkové úrovně bezpečnosti silničního provozu v jednotlivých krajích v roce 2020 s ohledem na jejich specifické/různorodé podmínky, jež zohledňují základní demografické charakteristiky, zahrnující i ekonomické a dopravní aspekty, a ekvivalent závažnosti nehod zahrnující počet usmrcených, resp. těžce zraněných osob. Z demografických proměnných, z důvodu duplicity informace, byl vybrán počet obyvatel a délka silniční sítě s ohledem na rozlohu, dopravní výkon a počet motorových vozidel. Z hodnocení bylo sestaveno pořadí jednotlivých krajů, přičemž vyšší hodnoty obou hodnocení korespondují s horším hodnocením bezpečnosti (*pozn. vzhledem k naprosto odlišným podmínkám nebylo hl. m. Praha do srovnání zahrnuto*). Níže v tabulce jsou uspořádány kraje dle hodnocení bezpečnosti krajů, které je oproti ekvivalentu komplexnější, jelikož zahrnuje i demografické charakteristiky. Podrobnější způsob výpočtu je obsahem Přílohy 6.

Kraj / ukazatel	Ekvivalent závažnosti nehod			Hodnocení bezpečnosti krajů		
	Hodnota	Pořadí		Hodnota	Pořadí	
		Meziročně	2020		Meziročně	2020
Karlovarský	21,8	0	1	16,6	0	1
Liberecký	26,2	0	2	27	0	2
Plzeňský	43,6	-3	7	31,3	0	3
Olomoucký	33	+2	3	34,4	+2	4
Vysočina	51,8	-1	8	34,6	-1	5
Pardubický	39,2	-1	5	37,4	-1	6
Zlínský	36,2	-1	4	41,5	+2	7
Jihočeský	73,3	0	11	43	0	8
Královéhradecký	41,7	+2	6	44	-2	9
Ústecký	65,3	0	10	81,6	0	10
Moravskoslezský	61,1	0	9	97	+1	11
Jihomoravský	80,9	0	12	106,4	+1	12
Středočeský	110,9	0	13	112,2	-2	13

Jako nejbezpečnější byl v roce 2020 z uvedeného srovnání Karlovarský kraj, který dominoval i v nízkých počtech usmrcených, resp. těžce zraněných osob. V tomto srovnání je nutné zmínit i kraje Plzeňský, resp. Jihočeský a Vysočina, jež si polepšily oproti ekvivalentu při zahrnutí demografických proměnných o 4, resp. 3 příčky. Když vezmeme v potaz téměř stejné hodnoty ekvivalentu u Plzeňského a Královéhradeckého kraje, Plzeňský kraj hodnotíme bezpečněji, jelikož oproti Královéhradeckému kraji disponuje delší silniční sítí a jen nepatrně vyšším počtem obyvatel. V rámci meziročního hodnocení bezpečnosti krajů se nejlépe zlepšil Olomoucký a Zlínský kraj, naopak pohoršil si Královéhradecký kraj v porovnání s ostatními kraji. Všechny kraje si drží oproti roku 2019 pozitivní trend ve vývoji následků z dopravních nehod.

Naopak za nejméně bezpečný lze označit Středočeský kraj, který koresponduje s pořadím dle ekvivalentu, ve kterém také patří mezi nejhorší kraje. Dále následovaly kraje Jihomoravský a Moravskoslezský (dominance v počtu usmrcených i těžce zraněných osob). Největší propad při zahrnutí demografických charakteristik zaznamenal Zlínský a Královéhradecký kraj, které si pohoršily o 3 příčky. Obdobně vyzní i porovnání Zlínského a Olomouckého kraje s téměř stejnou hodnotou ekvivalentu, kde v neprospěch Zlínského kraje svědčí výrazně kratší silniční síť.

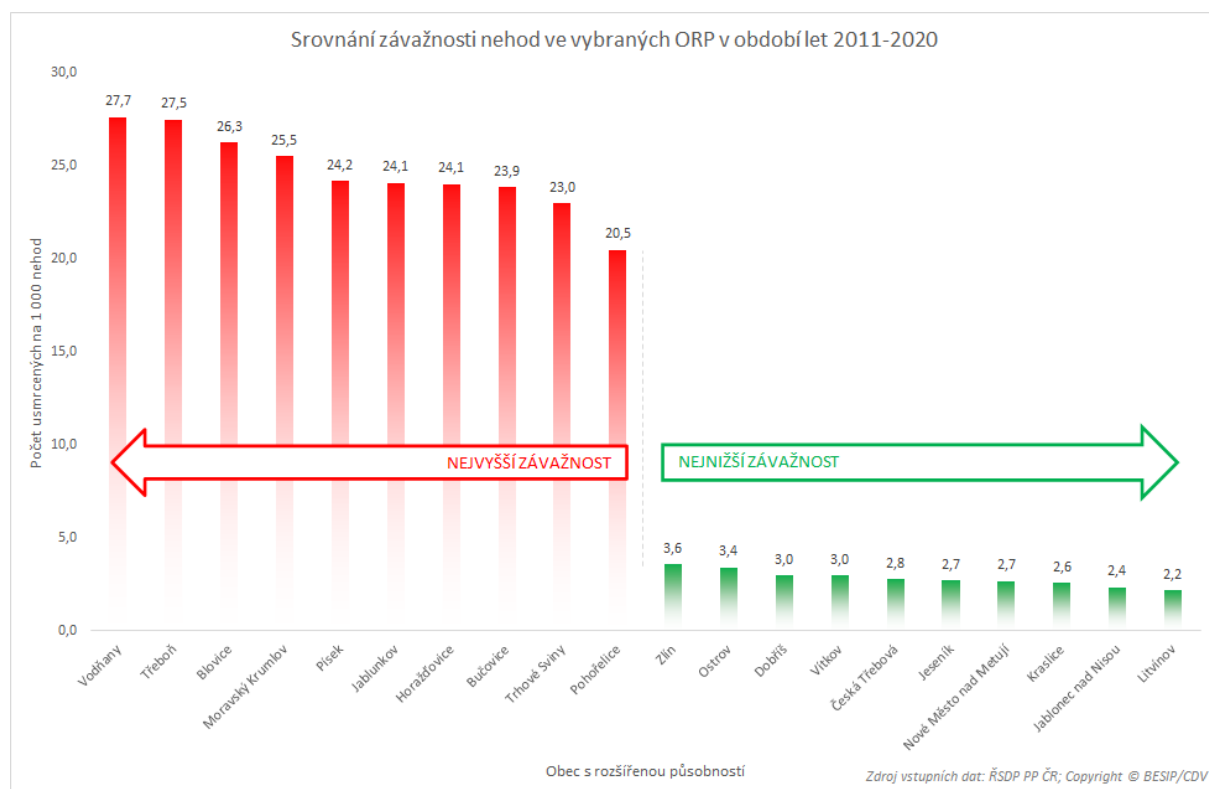


4.2.5 Závažnost nehod v ORP v období 2011-2020

Vzhledem k tomu, že hodnotíme uplynulou dekádu, je vhodné se i s ohledem na „novou“ Strategii BESIP 2021-2030, která hovoří o transpozici z národní, přes krajskou až do místní úrovně, uplatnit hodnocení bezpečnosti silničního provozu mimo kraje také na obce s rozšířenou působností (ORP). V příloze 6 je na ORP aplikován stejný postup jako u hodnocení bezpečnosti krajů, přičemž zahrnujeme všechny usmrcené, resp. těžce zraněné osoby za období 2011–2020.

Mimo porovnání bezpečnosti, došlo také porovnání závažnosti nehod, tedy počtu usmrcených na 1 000 dopravních nehod šetřených Policií ČR v uvedeném období. Příloha 4 obsahuje grafické srovnání ORP v jednotlivých krajích právě dle uvedených parametrů.

Graf níže pak obsahuje 10 ORP s nejvyšší a 10 ORP s nejnižší evidovanou závažností. V období let 2011-2020 byla nejvyšší závažnost nehod evidována ve Vodňanech, Třeboni (Jihočeský kraj) a Blovicích (Plzeňský kraj). Naopak nejnižší závažnost nehod byla evidována v Litvínově (Ústecký kraj), Jablonci nad Nisou (Liberecký kraj) a Kraslicích (Karlovarský kraj).



Pozn. Absolutně nejnižší závažnost (1,3 usmrcených na 1 000 nehod) byla evidována v hl. m. Praze, která je specifická s ohledem na vysoký počet nehod bez zranění.

Kompletní informace k posledním dvěma podkapitolám jsou obsahem Přílohy 4.



4.3 Nebezpečná místa v jednotlivých krajích

Nebezpečná místa jsou lokality s významně vyšším počtem dopravních nehod, než by se očekávalo. Jsou **identifikována pomocí metody KDE+**; jedná se o rozšíření standardní metody jádrového odhadu hustoty (KDE). Její hlavní výhodou je, že objektivně stanoví, která z míst jsou statisticky významná, a taková místa ještě seřadí podle jejich důležitosti, **metoda je používána ve většině vyspělých zemí**.

4.3.1 Dálnice a silnice I. tříd

Data mezikřížovatkových dopravních nehod jsou na území ČR analyzována pomocí metody KDE+ podle specifického zadání vlastníka a správce daného typu komunikace. Pro potřeby Ředitelství silnic a dálnic ČR bývají vyhodnocena nebezpečná místa (shluky) na dálnicích, silnicích pro motorová vozidla a silnicích I. třídy vždy v tříleté časové periodě. První zhodnocení proběhlo z dat dopravních nehod za období 2012-2014 a následně bylo již dvakrát aktualizováno: 2014-2016 a 2016-2018. V letošním roce (2021) proběhne další aktualizace pro data za období 2018-2020. V každém řešeném období jsou vždy identifikovány shluky dopravních nehod ze tří kategorií: všechny DN, střety se zvěří a nehody za mokra. Tyto výsledky jsou následně zveřejněny v aplikaci kdebourame.cz.

Tabulka obsahuje seznam nejrizikovějších míst v každém kraji z pohledu sítě dálnic a silnic I. třídy za období 2016-2018.

Kraj	Obec	Silnice	Pořadí dle KR	Počet nehod	Délka shluku (m)
Středočeský	Hostivice	D6	1	42	277
Praha	Praha, Háj	D0	2	94	560
Ústecký	Ústí nad Labem	D8	4	56	482
Vysočina	Herálec	D1	6	47	165
Moravskoslezský	Krnov	I/57	9	28	278
Karlovarský	Hazlov	I/64	11	27	301
Liberecký	Dubá	I/9	26	12	166
Pardubický	Kočí	I/17	27	10	128
Olomoucký	Šternberk	I/46	34	9	128
Zlínský	Staré Hutě	I/50	36	15	245
Plzeňský	Meclov	I/26	52	16	282
Jihomoravský	Domašov	D1	57	22	366
Jihočeský	Jindřichův Hradec	I/34	65	12	241
Královéhradecký	Trutnov	I/16	66	9	153





4.3.2 Silnice II. a III. tříd

Mezikřížovatkové úseky silnic II. a III. tříd, jež jsou ve správě jednotlivých krajů, byly z pohledu nehodovosti analyzovány metodou KDE+. Data dopravních nehod byla analyzována v tříleté časové periodě 2017-2019 pro kategorie: všechny nehody, nárazy do stromů, nehody motocyklistů v interakci s nárazy do svodidel. Celkem bylo identifikováno 265 nehodových míst podle kategorie všech nehod, 56 lokalit s vysokou koncentrací nárazů vozidel do stromů a 18 lokalit s nehodami motocyklistů.

Uvedená místa představují přehled nejrizikovějších lokalit všech nehod na silnicích II. a III. tříd v každém z krajů ČR podle ukazatele významnosti shluku, tzv. kolektivního rizika.

Kraj	Obec	Silnice	Pořadí dle KR	Počet nehod	Délka shluku (m)
Praha	<u>Praha, Kbely</u>	II/610	1	172	250
Středočeský	<u>Jiříce</u>	II/272	6	26	195
Liberecký	<u>Horní Branná</u>	II/295	9	22	214
Ústecký	<u>Chomutov</u>	III/00732	10	32	314
Pardubický	<u>Holetín</u>	II/355	18	14	180
Moravskoslezský	<u>Havířov</u>	II/475	20	9	114
Jihomoravský	<u>Tišnov</u>	II/385	22	9	114
Jihočeský	<u>Prachatice</u>	II/141	28	14	231
Vysočina	<u>Kostelec</u>	II/406	29	8	129
Plzeňský	<u>Bor</u>	II/605	33	8	149
Zlínský	<u>Selešovice</u>	II/432	44	13	240
Olomoucký	<u>Olomouc</u>	II/448	47	8	149
Královéhradecký	<u>Lázně Bělohrad</u>	II/284	55	11	221
Karlovarský	<u>Sokolov</u>	III/2099	108	10	205





4.3.3 Odstraňování nehodových lokalit

Prioritní oblastí infrastruktury (pozn. Strategie BESIP 2021-2030) je odstraňování nehodových lokalit. Vzhledem k využívání lokalizace nehod pomocí GPS (od roku 2007) je možné pro identifikaci nehodových lokalit využívat pokročilé statistické metody. Tyto metody zároveň umožňují řazení lokalit podle kolektivního rizika a stanovení priorit pro jejich odstranění. Např. nehodové lokality připravované pro SFDI byly stanoveny na základě analýzy metodou KDE+ (<http://kdeplus.cz>) bylo na silnicích I., II. a III. tříd v extravilánu identifikováno celkem 8 227 shluků dopravních nehod. Z celkového počtu nehod bylo přes 40 % těchto nehod obsaženo ve shlucích, které tvořily pouze necelá 3 % délky silniční sítě. Je zřejmé, že odstranění nehodových lokalit má výrazný potenciál předcházet závažným následkům dopravních nehod. Uvedená metoda se stala základem pro stejnojmenný software a GIS toolbox. Software, vyvinutý CDV, je aktuálně využíván v přibližně 50 zemích světa, nehodové lokality byly identifikovány např. v těchto zemích: Švédsko, Španělsko, USA, Francie, Slovensko, Maďarsko, Polsko, Izrael, Finsko, Norsko, Německo, Slovinsko, Chorvatsko, Belgie, Estonsko, Dánsko, Litva a další. Nehodové křižovatky byly poté určeny pomocí predikčních modelů nehodovosti a empirického Bayesova odhadu. Vybrány k financování byly pouze nejhůře hodnocené lokality.

Zde je nutné upozornit na fakt, že analýza vždy využívá tříleté období, v tomto případě roky 2017-2019, proto mohou být mezi vybranými lokalitami i takové, které mohly být v předešlých letech již upraveny. Aby se v příštích letech výrazně zlepšila komunikace a koordinace odstraňování nehodových lokalit na síti pozemních komunikací ČR, vzniká v rámci Pracovní skupiny pro systém k identifikaci a odstraňování nehodových lokalit v letošním roce informační systém, který bude spojoval činnosti odborné veřejnosti, zejména správců komunikací, Policie ČR, Ministerstva dopravy a SFDI a bude sloužit k upřesnění informací, jak která nehodová lokalita je či bude řešena, kdy a jaké finanční prostředky budou potřeba. [12]

Pravidla pro financování opatření ke zvýšení bezpečnosti nebo plynulosti dopravy na silnicích II. a III. třídy pro rok 2021 schválil Výbor SFDI na svém zasedání dne 16. února 2021. [14]

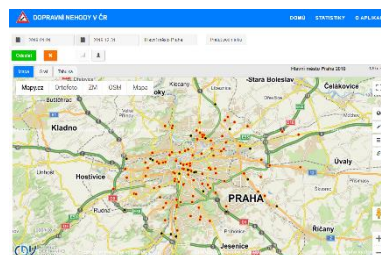


4.4 Problematické dílčí cíle NSBSP v krajích v období 2012-2020

Problematické dílčí cíle, které jsou uvedené u jednotlivých krajů, jsou definovány s ohledem na podíl na všech usmrčených, resp. těžce zraněných osobách. V kapitole 5. jsou pak u každého dílčího cíle uvedeny mapy s vyznačením podílů v rámci všech krajů.

4.4.1 Hlavní město Praha

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v hl. m. Praze v uplynulém roce dosáhla 9,1 miliarda Kč (detaily viz Příloha 3). **V období let 2012-2020 bylo usmrčeno 211 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 5 více (+2 %), **těžce zraněno pak bylo 1 626 osob**, o 646 méně (-28 %). V roce 2020 bylo usmrčeno 22 osob, těžce zraněno pak 131 osob. NSBSP v oblasti usmrčených osob nebyla v uplynulém roce splněna.



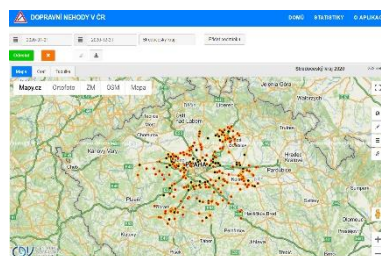
Kraj / plnění NSBSP	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020	
													Počet	Rozdíl
Hl. m. Praha														
Usmrčení	40	29	39	26	29	20	25	21	17	31	20	22	211	5
Usmrčení (předpoklad NSBSP)	40	37	34	31	29	26	24	22	21	19	17	16	206	2%
Těžce zranění	347	279	279	236	228	206	179	194	156	182	114	131	1 626	-646
Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	347	331	316	302	288	275	263	251	239	228	218	208	2 272	-28%

Chodci, stárnuoucí populace, nedání přednosti v jízdě

V období let 2012-2020 bylo v důsledku dopravních nehod usmrčeno 120 chodců, tyto se tak na všech usmrčených v daném kraji podíleli 57 % (pozn. v rámci ČR pak 20 %). Stárnuoucí populace se na všech usmrčených podílela 31 % (pozn. v rámci ČR 21 %). Obdobné, nejvyšší podíly v rámci krajů, pak byly evidovány u chodců (50 %) a u stárnuoucí populace (23 %). Ve 46 % případů, kdy došlo v období 2017-2020 k těžkému zranění, bylo příčinou nedání přednosti v jízdě (pozn. v rámci ČR 28 %).

4.4.2 Středočeský kraj

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích ve Středočeském kraji v uplynulém roce dosáhla 10,7 miliarda Kč (detaily viz Příloha 3). **V období let 2012-2020 bylo usmrčeno 858 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 220 více (+35 %), **těžce zraněno pak bylo 3 471 osob**, o 171 méně (-5 %). V roce 2020 bylo usmrčeno 79 osob, těžce zraněno pak 239 osob. NSBSP v oblasti usmrčených osob nebyla v uplynulém roce splněna.



Kraj / plnění NSBSP	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020	
													Počet	Rozdíl
Středočeský														
Usmrčení	124	106	97	110	88	116	102	106	63	106	88	79	858	220
Usmrčení (předpoklad NSBSP)	124	114	105	97	89	82	75	69	64	59	54	50	638	35%
Těžce zranění	556	456	472	463	410	435	393	441	337	403	350	239	3 471	-171
Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	556	531	507	484	462	441	421	402	384	366	349	334	3 642	-5%

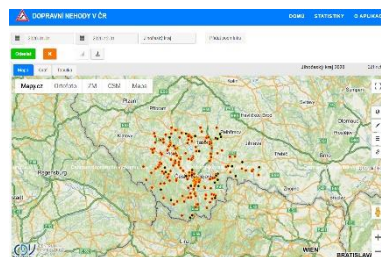
Nepřiměřená rychlost

V období let 2012-2020 bylo v důsledku nepřiměřené rychlosti usmrčeno 312 a těžce zraněno 1 209 osob. Na všech těžce zraněných osobách v daném kraji se uvedená příčina podílela 35 % (pozn. v rámci ČR pak 28 %).



4.4.3 Jihočeský kraj

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Jihočeském kraji v uplynulém roce dosáhla **4,9 miliard Kč** (detaily viz Příloha 3). V období let 2012-2020 bylo usmrceno **508 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 128 více (+34 %), těžce zraněno pak bylo **2 004 osob**, o 452 více (+29 %). V roce 2020 bylo usmrceno 38 osob, těžce zraněno pak 215 osob. NSBSP v obou oblastech nebyla ani v jednom roce splněna.



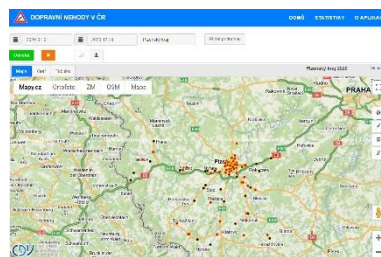
Kraj / plnění NSBSP	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020	
													Počet	Rozdíl
Jihočeský														
Usmrcení	74	72	67	71	54	63	62	51	52	59	58	38	508	128
Usmrcení (předpoklad NSBSP)	74	68	63	58	53	49	45	41	38	35	32	30	380	34%
Těžce zranění	237	207	266	240	208	203	194	191	258	256	239	215	2 004	452
Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	237	226	216	206	197	188	179	171	163	156	149	142	1 552	29%

Nesprávné předjíždění

V období let 2017-2020 bylo v důsledku nesprávného předjíždění usmrceno 48 a těžce zraněno 171 osob. Na všech těžce zraněných osobách v daném kraji se uvedená příčina podílela 18 % (pozn. v rámci ČR pak 12 %).

4.4.4 Plzeňský kraj

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Plzeňském kraji v uplynulém roce dosáhla **3,7 miliard Kč** (detaily viz Příloha 3). V období let 2012-2020 bylo usmrceno **371 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 57 více (+18 %), těžce zraněno pak bylo **1 017 osob**, o 61 více (+6 %). V roce 2020 bylo usmrceno 31 osob, těžce zraněno pak 94 osob. NSBSP v obou oblastech nebyla v uplynulém roce splněna.



Kraj / plnění NSBSP	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020	
													Počet	Rozdíl
Plzeňský														
Usmrcení	61	49	45	52	43	40	39	41	53	44	28	31	371	57
Usmrcení (předpoklad NSBSP)	61	56	52	48	44	40	37	34	31	29	27	24	314	18%
Těžce zranění	146	79	99	169	155	113	102	107	83	93	101	94	1 017	61
Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	146	139	133	127	121	116	110	105	101	96	92	88	956	6%

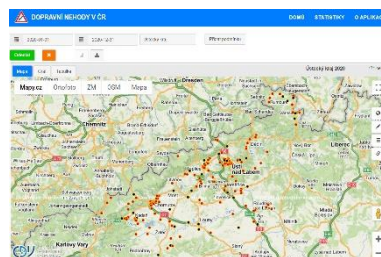
Nedání přednosti v jízdě, alkohol a jiné návykové látky

V důsledku vlivu alkoholu a jiných návykových látek bylo v období 2011-2020 usmrceno 56 a těžce zraněno 96 osob. Na všech usmrcených osobách činil podíl uvedeného důsledku 15 % (pozn. v rámci ČR 15 %). V důsledku nedání přednosti v jízdě bylo v období 2017-2020 usmrceno 32 osob, tj. 21% podíl na všech usmrcených v daném kraji.



4.4.5 Ústecký kraj

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Ústeckém kraji v uplynulém roce dosáhla **7,2 miliard Kč** (detaily viz Příloha 3). V období let 2012-2020 bylo usmrceno **407 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 36 více (+10 %), těžce zraněno pak bylo **1 753 osob**, o 121 méně (-6 %). V roce 2020 bylo usmrceno 43 osob, těžce zraněno pak 155 osob. NSBSP v oblasti usmrcených osob nebyla v uplynulém roce splněna.



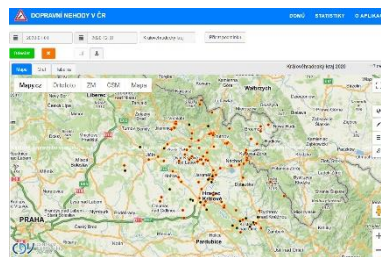
Kraj / plnění NSBSP	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
													Počet	Rozdíl	
Ústecký															
Usmrcení	72	60	54	59	48	57	44	32	47	37	40	43	407	36	10%
Usmrcení (předpoklad NSBSP)	72	66	61	56	52	47	44	40	37	34	31	29	371		
Těžce zranění	286	192	233	185	216	215	211	184	198	186	203	155	1 753	-121	-6%
Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	286	273	261	249	238	227	216	207	197	188	180	172	1 874		

Nedání přednosti v jízdě

V období let 2017-2020 bylo v důsledku nedání přednosti v jízdě usmrceno 39 a těžce zraněno 216 osob. Na všech usmrcených osobách v daném kraji se uvedená příčina podílela 23 % (pozn. v rámci ČR pak 16 %).

4.4.6 Královéhradecký kraj

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Královéhradeckém kraji v uplynulém roce dosáhla **4,0 miliardy Kč** (detaily viz Příloha 3). V období let 2012-2020 bylo usmrceno **311 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 38 více (+14 %), těžce zraněno pak bylo **1 346 osob**, o 200 méně (-13 %). V roce 2020 bylo usmrceno 25 osob, těžce zraněno pak 109 osob. NSBSP v oblasti usmrcených osob nebyla v uplynulém roce splněna.



Kraj / plnění NSBSP	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
													Počet	Rozdíl	
Královéhradecký															
Usmrcení	53	57	57	57	37	35	34	33	24	18	48	25	311	38	14%
Usmrcení (předpoklad NSBSP)	53	49	45	41	38	35	32	30	27	25	23	21	273		
Těžce zranění	236	195	206	182	139	176	125	159	139	176	141	109	1 346	-200	-13%
Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	236	225	215	205	196	187	179	171	163	155	148	142	1 546		

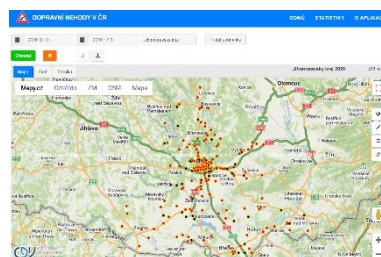
Děti, cyklisté, nesprávné předjíždění

V období let 2012-2020 bylo v důsledku dopravních nehod usmrceno 11 dětí, tito se tak na všech usmrcených v daném kraji podíleli 3,5 % (pozn. v rámci ČR pak 2,3 %). Cyklisté se na všech usmrcených podíleli 13 % (pozn. v rámci ČR 9 %). V období let 2017-2020 bylo v důsledku nesprávného předjíždění usmrceno 28 a těžce zraněno 87 osob. Na všech usmrcených osobách v daném kraji se uvedená příčina podílela 24 % (pozn. v rámci ČR pak 18 %).



4.4.7 Jihomoravský kraj

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Jihomoravském kraji v uplynulém roce dosáhla **6,7 miliard Kč** (detaily viz Příloha 3). V období let 2012-2020 bylo usmrceno **523 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 107 více (+26 %), **těžce zraněno pak bylo 2 514 osob**, o 543 více (+28 %). V roce 2020 bylo usmrceno 51 osob, těžce zraněno pak 201 osob (historicky nejméně). NSBSP v obou oblastech nebyla v uplynulém roce splněna.



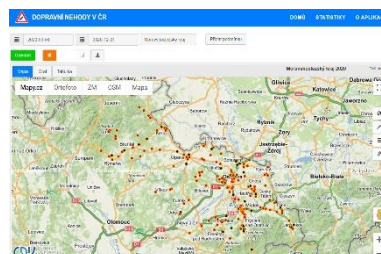
Kraj / plnění NSBSP	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020	
													Počet	Rozdíl
Jihomoravský														
Usmrcení	81	70	67	50	55	66	81	49	59	49	63	51	523	107
Usmrcení (předpoklad NSBSP)	81	75	69	63	58	53	49	45	42	38	35	32	416	26%
Těžce zranění	301	280	323	330	279	315	293	304	240	326	226	201	2 514	543
Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	301	287	274	262	250	239	228	217	208	198	189	181	1 971	28%

Mladí řidiči, chodci, nákladní automobily

V období let 2012-2020 bylo v důsledku dopravních nehod usmrceno vinou mladých řidičů **102 osob**, tyto osoby se tak na všech usmrčených v daném kraji podílely **20 %** (pozn. v rámci ČR pak 17 %). Téměř každá 4. usmrčená osoba byla chodcem, chodci se na všech usmrčených v daném kraji podíleli **24 %** (pozn. v rámci ČR pak 20 %). V období let 2017-2020 bylo vinou řidičů nákladních automobilů usmrceno 37 osob, tj. 17% podíl na všech usmrčených osobách v daném kraji (pozn. v rámci ČR pak 13 %).

4.4.8 Moravskoslezský kraj

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Moravskoslezském kraji v uplynulém roce dosáhla **6,7 miliard Kč** (detaily viz Příloha 3). V období let 2012-2020 bylo usmrceno **474 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 5 méně (-1 %), **těžce zraněno pak bylo 2 061 osob**, o 8 méně. V roce 2020 bylo usmrceno 38 osob, těžce zraněno pak 154 osob. NSBSP v oblasti usmrčených osob nebyla v uplynulém roce splněna.



Kraj / plnění NSBSP	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020	
													Počet	Rozdíl
Moravskoslezský														
Usmrcení	93	71	70	68	68	51	53	45	44	54	53	38	474	-5
Usmrcení (předpoklad NSBSP)	93	86	79	72	67	61	56	52	48	44	40	37	479	-1%
Těžce zranění	316	286	299	296	275	252	273	227	218	216	150	154	2 061	-8
Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	316	302	288	275	262	251	239	228	218	208	199	190	2 069	0%

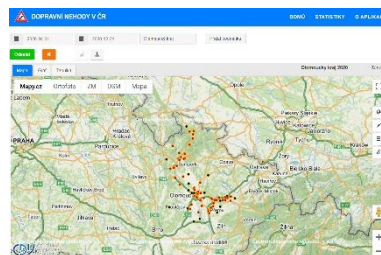
Chodci, děti

V období let 2012-2020 bylo v důsledku dopravních nehod usmrceno **142 chodců**, tj. nejvíc ze všech krajů! Na všech usmrčených se v daném kraji podíleli **30 %** (pozn. v rámci ČR pak 20 %), na těžce zraněných pak **27 %** (pozn. v rámci ČR pak 22 %). V uvedeném období bylo těžce zraněno **149 dětí**, po Středočeském kraji (177), druhý nejvyšší počet; s podílem 7,2 % na všech těžce zraněných v daném kraji pak Moravskoslezský kraj patřil k nejhorším v této oblasti (pozn. v rámci ČR pak 7,2 %).



4.4.9 Olomoucký kraj

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Olomouckém kraji v uplynulém roce dosáhla **3,7 miliard Kč** (detaily viz Příloha 3). V období let 2012-2020 bylo usmrceno **302 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 39 více (+15 %), **těžce zraněno pak bylo 1 157 osob**, o 421 méně (-27 %). V roce 2020 bylo usmrceno 23 osob, těžce zraněno pak 73 osob. NSBSP v oblasti usmrčených osob nebyla v uplynulém roce splněna.



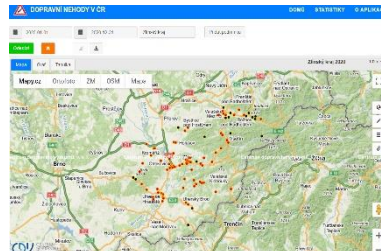
Kraj / plnění NSBSP		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
														Počet	Rozdíl	
Olomoucký	Usmrcení	51	45	45	40	27	28	51	40	24	35	34	23	302	39	15%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	51	47	43	40	37	34	31	28	26	24	22	20	263		
	Těžce zranění	241	192	182	179	178	152	116	154	109	93	103	73	1 157	-421	-27%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	241	230	220	210	200	191	182	174	166	159	151	145	1 578		

Cyklisté

V období let 2012-2020 bylo v důsledku dopravních nehod usmrceno **52 cyklistů**, tj. po Středočeském kraji (53), druhý nejvyšší počet. Na všech usmrčených osobách se v uvedeném kraji cyklisté podíleli 17 %, tj. nejvyšší podíl ze všech krajů (pozn. v rámci ČR pak 9 %). Těžce zraněno pak bylo v uvedeném období 282 cyklistů, tj. 24 % na všech těžce zraněných v kraji (pozn. v rámci ČR pak 16 %).

4.4.10 Zlínský kraj

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích ve Zlínském kraji v uplynulém roce dosáhla **3,4 miliard Kč** (detaily viz Příloha 3). V období let 2012-2020 bylo usmrceno **255 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 34 více (+15 %), **těžce zraněno pak bylo 1 436 osob**, o 64 méně (-4 %). V roce 2020 bylo usmrceno 23 osob, těžce zraněno pak 89 osob. NSBSP v oblasti usmrčených osob nebyla v uplynulém roce splněna.



Kraj / plnění NSBSP		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
														Počet	Rozdíl	
Zlínský	Usmrcení	43	40	38	31	35	33	41	27	24	22	19	23	255	34	15%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	43	40	36	33	31	28	26	24	22	20	19	17	221		
	Těžce zranění	229	172	179	191	206	184	167	190	167	122	120	89	1 436	-64	-4%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	229	219	209	199	190	182	173	165	158	151	144	137	1 500		

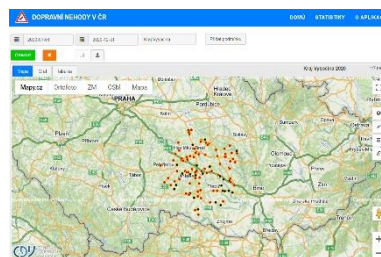
Nepřiměřená rychlost, motocyklisté, cyklisté

V období let 2012-2020 bylo v důsledku nepřiměřené rychlosti usmrceno **120 osob**, tj. **47% podíl na všech usmrčených v daném kraji** – jedná se o nejvyšší podíl ze všech krajů (pozn. v rámci ČR pak 37 %). Celkem bylo usmrceno 44 motocyklistů, kteří se na všech usmrčených podíleli 17 % (pozn. v rámci ČR pak 13 %). Každá 4. těžce zraněná osoba byla cyklistou (25% podíl-nejvyšší ze všech krajů, 358 těžce zraněných cyklistů), v rámci ČR byl evidován 16% podíl.



4.4.11 Kraj Vysočina

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Kraji Vysočina v uplynulém roce dosáhla **4,1 miliard Kč** (detaily viz Příloha 3). V období let 2012-2020 bylo **usmrceno 324 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 150 více (+86 %), **těžce zraněno pak bylo 1 246 osob**, o 8 více (+1 %). V roce 2020 bylo usmrceno 37 osob, těžce zraněno pak 111 osob. NSBSP v oblasti usmrcených osob nebyla v uplynulém roce splněna.



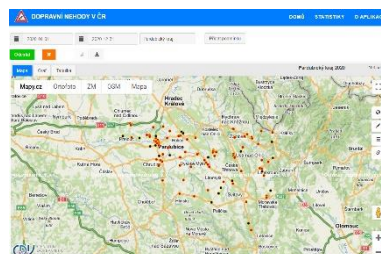
Kraj / plnění NSBSP		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
															Počet	Rozdíl
Vysočina	Usmrcení	34	52	33	39	36	43	35	30	29	35	40	37	324	150	86%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	34	31	29	26	24	22	21	19	17	16	15	14	174		
	Těžce zranění	189	115	188	186	159	158	149	118	145	116	104	111	1 246	8	1%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	189	180	172	164	157	150	143	137	130	124	119	113	1 238		

Nákladní automobily, mladí řidiči

V období let 2017-2020 bylo v důsledku dopravních nehod zaviněných řidiči nákladních automobilů **usmrceno 29** a **těžce zraněno 58 osob**. V rámci kraje se tak na všech usmrcených podíleli 21 %, na těžce zraněných pak 12 %, v obou případech se jedná o nejvyšší podíly ze všech krajů. V rámci ČR činily podíly 13 % na usmrcených, resp. 8 % na těžce zraněných. Vinou mladých řidičů bylo v období 2012-2020 **těžce zraněno 235 osob**, tj. 19% podíl na všech těžce zraněných v daném kraji (pozn. v rámci ČR pak 16 %).

4.4.12 Pardubický kraj

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Pardubickém kraji v uplynulém roce dosáhla **3,6 miliard Kč** (detaily viz Příloha 3). V období let 2012-2020 bylo **usmrceno 315 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 73 více (+30 %), **těžce zraněno pak bylo 1 243 osob**, o 21 méně. V roce 2020 bylo usmrceno 26 osob, těžce zraněno pak 92 osob. NSBSP v oblasti usmrcených osob nebyla v uplynulém roce splněna.



Kraj / plnění NSBSP		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
														Počet	Rozdíl	
Pardubický	Usmrcení	47	60	48	42	35	34	46	38	30	33	31	26	315	73	30%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	47	43	40	37	34	31	29	26	24	22	20	19	242		
	Těžce zranění	193	141	155	138	149	154	163	142	140	142	123	92	1 243	-21	-2%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	193	184	176	168	160	153	146	139	133	127	121	116	1 264		

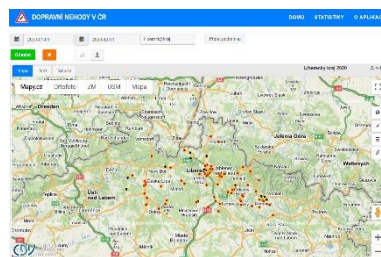
Nesprávné předjíždění, alkohol a jiné návykové látky

V období let 2017-2020 bylo v důsledku nesprávného předjíždění **usmrceno 31 osob**, tj. **26% podíl na všech usmrcených v daném kraji – nejvyšší podíl ze všech krajů** (pozn. v rámci ČR pak 18 %). V důsledku vlivu alkoholu a jiných návykových látek bylo v období 2012-2020 **usmrceno 46** a **těžce zraněno 181 osob**; 15% podíl na všech těžce zraněných v daném kraji je nejvyšší (pozn. v rámci ČR pak 10 %).



4.4.13 Liberecký kraj

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Libereckém kraji v uplynulém roce dosáhla **3,3 miliard Kč** (detaily viz Příloha 3). V období let 2012-2020 bylo usmrceno **185 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 56 více (+44 %), **těžce zraněno pak bylo 914 osob**, o 35 méně (-4 %). V roce 2020 bylo usmrceno 13 osob, těžce zraněno pak 79 osob. NSBSP v oblasti usmrcených osob nebyla v uplynulém roce splněna.



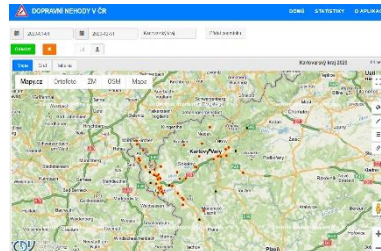
Kraj / plnění NSBSP	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020	
													Počet	Rozdíl
Liberecký														
Usmrcení	25	18	26	25	20	28	23	19	24	21	12	13	185	56 44%
Usmrcení (předpoklad NSBSP)	25	23	21	19	18	16	15	14	13	12	11	10	129	
Těžce zranění	145	137	117	126	108	116	122	101	92	94	76	79	914	-35 -4%
Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	145	138	132	126	120	115	110	105	100	95	91	87	949	

Alkohol a jiné návykové látky, motocyklisté

V důsledku vlivu alkoholu a jiných návykových látek bylo v období 2012-2020 usmrceno **34** a těžce zraněno **125 osob**; **18% podíl na všech usmrcených v daném kraji je nejvyšší** (pozn. v rámci ČR pak 11 %). Téměř každá 5. usmrcená osoba byla motocyklistou (19% podíl – nejvyšší ze všech krajů, 36 usmrcených), v rámci ČR se motocyklisté na všech usmrcených osobách podíleli 13 %.

4.4.14 Karlovarský kraj

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Karlovarském kraji v uplynulém roce dosáhla **1,9 miliard Kč** (detaily viz Příloha 3). V období let 2012-2020 bylo usmrceno **128 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 46 méně (-27 %), **těžce zraněno pak bylo 583 osob**, o 164 méně (-22 %). V roce 2020 bylo usmrceno 11 osob, těžce zraněno pak 65 osob. NSBSP v obou oblastech byla v uplynulém roce splněna.



Kraj / plnění NSBSP	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020	
													Počet	Rozdíl
Karlovarský														
Usmrcení	34	24	21	11	8	15	24	13	12	21	13	11	128	-46 -27%
Usmrcení (předpoklad NSBSP)	34	31	29	26	24	22	21	19	17	16	15	14	174	
Těžce zranění	114	92	94	65	72	83	53	68	57	60	60	65	583	-164 -22%
Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	114	109	104	99	95	90	86	82	79	75	72	68	747	

Děti

V období let 2012-2020 bylo v důsledku dopravních nehod usmrceno **5 dětí**, dalších **39 bylo těžce zraněno**. Karlovarský kraj jako jediný splnil v roce 2020 předpoklady NSBSP a splnil předpoklady také v celém období účinnosti NSBSP (spolu s Moravskoslezským krajem). Vzhledem k nejnižším počtům fatálních a závažným následkům nehod lze konstatovat, že v žádném dílčím cíli významně nevybočuje z celorepublikových průměrů. A tak s ohledem na uvedené skutečnosti se děti na všech usmrcených v rámci uvedeného kraje podílely 3,9 % (pozn. v rámci ČR pak 2,3 %), nicméně s ohledem na uvedené skutečnosti nelze toto konstatování významně akcentovat.

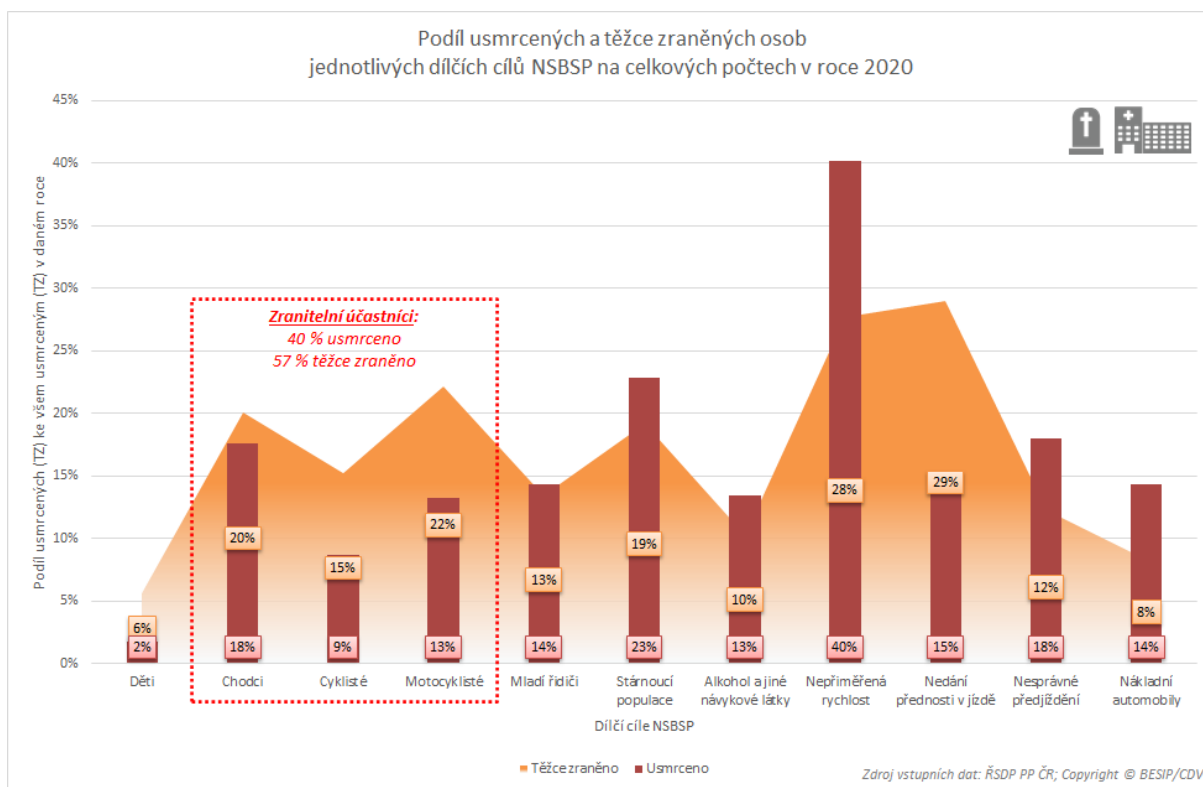


5. Dílčí cíle NSBSP

V rámci NSBSP je sledováno 11 dílčích cílů, které jsou dále rozpracovány v podkapitolách níže.

V období let 2012-2020 byly nejvíce stanovené předpoklady NSBSP překročeny u dílčích cílů usmrčených **dětí** (o 37 dětí, tj. +45 %), usmrčených **motocyklistů** (o 177 osob, tj. +35 %), těžce zraněných **cyklistů** (o 546 osob, tj. +18 %) a usmrčených **chodců** (o 90 osob, tj. +10 %). V roce 2020 byla NSBSP splněna pouze u dílčího cíle **mladí řidiči**; jak v oblasti usmrčených vinou mladých řidičů (66 osob), tak také těžce zraněných (243 osob).

Podíl jednotlivých dílčích cílů NSBSP v roce 2020 na usmrčených, resp. těžce zraněných osobách je zřejmý z uvedeného grafu. Nepřiměřená rychlost se jednoznačně podílela na usmrčených i těžce zraněných osobách nejvíce. **Zranitelní účastníci silničního provozu (chodci, cyklisté a motocyklisté) se v roce 2020 podíleli na všech usmrčených osobách 40 %, na těžce zraněných pak 57 %, v roce 2019 činil podíl 37 % v případě usmrčených, resp. 55 % v případě těžce zraněných.**



Detailní analýzy jednotlivých dílčích cílů jsou a dále budou zveřejněny v průběhu roku 2021 na webu BESIP.

Vzhledem k tomu, že byla pro každý dílčí cíl stanovena rozdílná predikce cílového stavu, objektivizuje níže uvedená tabulka reálné poklesy počtu usmrčených a těžce zraněných v období 2012-2020 vůči roku 2009. **Významně se nedařilo snižovat počet usmrčených dětí, který téměř stagnoval (-5,6 %).** Neuspokojivě lze hodnotit také bilanci usmrčených seniorů a motocyklistů. Relativně velmi nízké úbytky v oblasti těžce zraněných byly evidovány u stárnoucí populace (-5,3 %) a také u cyklistů (-9,4 %).

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020

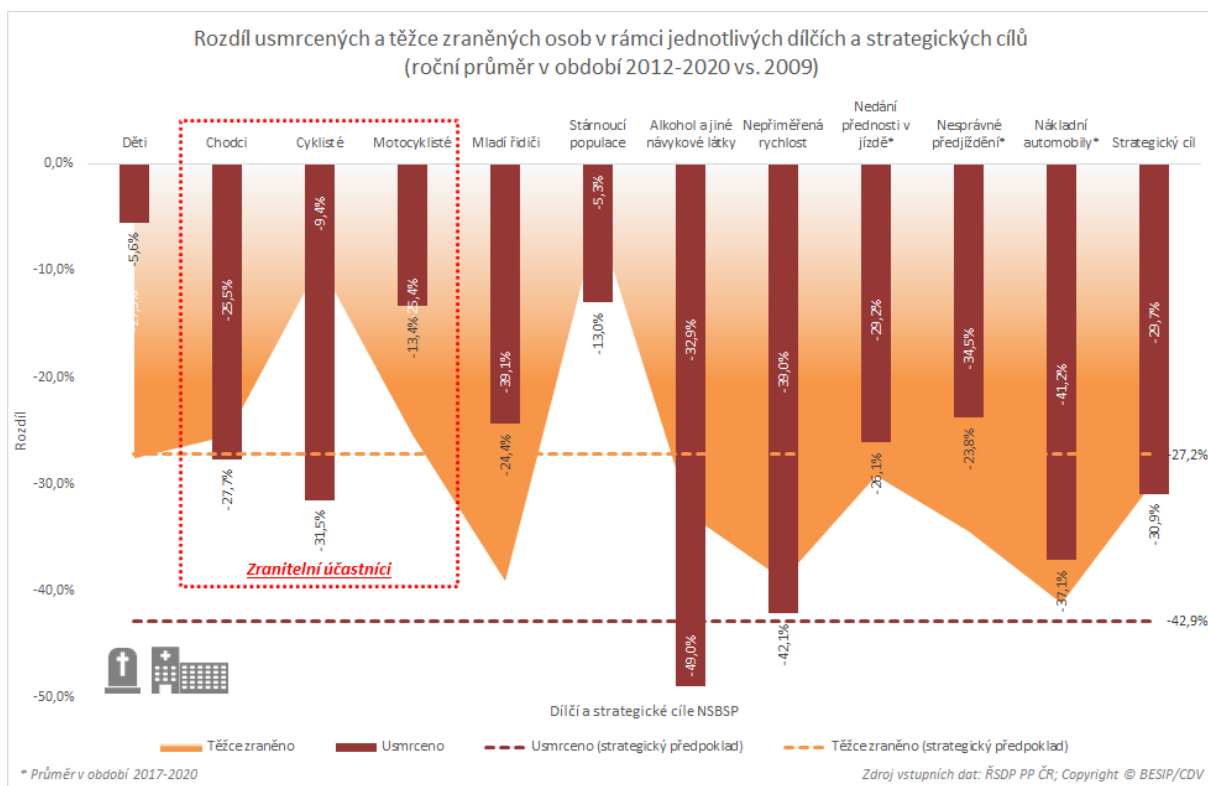
Informace o plnění v roce 2020

Ministerstvo dopravy

Dílčí cíl	Usmrceno				Těžce zraněno			
	2009	Roční průměr (období 2012-2020)	Rozdíl		2009	Roční průměr (období 2012-2020)	Rozdíl	
Děti	14	13	-1	-5,6%	190	138	-52	-27,5%
Chodci	157	114	-43	-27,7%	729	543	-186	-25,5%
Cyklisté	72	49	-23	-31,5%	430	390	-40	-9,4%
Motocyklisté	88	76	-12	-13,4%	627	468	-159	-25,4%
Mladí řidiči	129	98	-31	-24,4%	631	384	-247	-39,1%
Stárnoucí populace	141	123	-18	-13,0%	472	447	-25	-5,3%
Alkohol a jiné návykové látky	123	63	-60	-49,0%	376	252	-124	-32,9%
Nepřiměřená rychlost	370	214	-156	-42,1%	1 151	703	-448	-39,0%
Nedání přednosti v jízdě*	113	84	-30	-26,1%	856	606	-250	-29,2%
Nesprávné předjíždění*	125	95	-30	-23,8%	385	252	-133	-34,5%
Nákladní automobily*	105	66	-39	-37,1%	313	184	-129	-41,2%
Strategický cíl	832	575	-257	-30,9%	3 536	2 486	-1 050	-29,7%
Předpoklad NSBSP	832	475	-357	-42,9%	3 536	2 573	-963	-27,2%

* Průměr v období 2017-2020

Dle předpokladů NSBSP mělo být (vůči výchozímu roku 2009) v období 2012-2020 usmrceno o 42,9 % osob méně, reálně bylo usmrceno jen o 29,7 % méně osob. **Pozitivně lze hodnotit poklesy v dílčích cílech alkohol a jiné návykové látky a nepřiměřená rychlost.** Detaily lze vyčíst z uvedeného grafu.



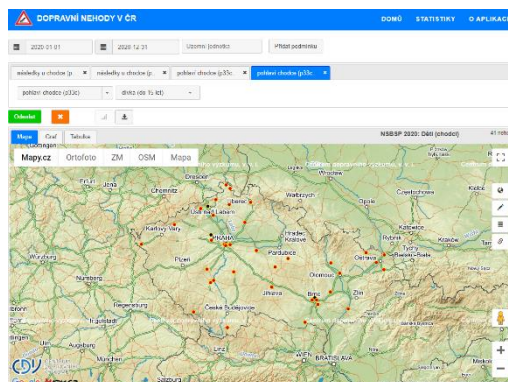
5.1 Děti

Děti patří k nejohroženějším účastníkům silničního provozu, jsou více roztržité a také náchylnější k distrakci, je pro ně problematické zaměřit svou pozornost na jeden podnět po delší dobu. **K nejčastějším faktorům přispívajícím ke vzniku dopravních nehod s účastí dětí patří nepozornost, vědomé nerespektování pravidel silničního provozu a omezený výhled.** Děti nejsou schopny zaměřit svou pozornost na jeden podnět po delší dobu, jsou více roztržité a náchylné k distrakci a nejsou schopny určit vhodné místo pro bezpečný přechod vozovky. **Typickým rizikovým chováním dětí je vstoupení/vběhnutí do vozovky bez náležité kontroly situace.** [5]

V období let 2012-2020 bylo usmrceno 119 dětí (61 % chlapců a 39 % dívek), tj. oproti stanoveným předpokladům o 37 více (+45 %) – nejvyšší relativní rozdíl ze všech sledovaných dílčích cílů NSBSP. **Těžce zraněno pak bylo 1 239 dětí (57 % chlapců a 43 % dívek), o 44 více (+4 %).**

Dílčí cíl NSBSP		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020	
														Počet	Rozdíl
Děti	Usmrcení	14	17	12	14	8	14	18	13	9	19	16	8	119	37
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	14	13	12	12	11	10	10	9	8	8	7	7	82	45%
	Těžce zranění	190	165	152	169	162	148	125	141	129	150	113	102	1 239	48
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	190	182	175	168	161	154	148	142	115	108	101	95	1 191	4%

V roce 2020 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR **usmrceno 8 a těžce zraněno 102 dětí** (historicky nejméně). Předpoklad NSBSP v oblasti uvedeného cíle nebyl v roce 2020 splněn. Lokalizace nehod s usmrcením, resp. těžkým zraněním dětí je uvedena v mapovém podkladu, filtry jsou rozděleny na chodce a osoby ve vozidlech.

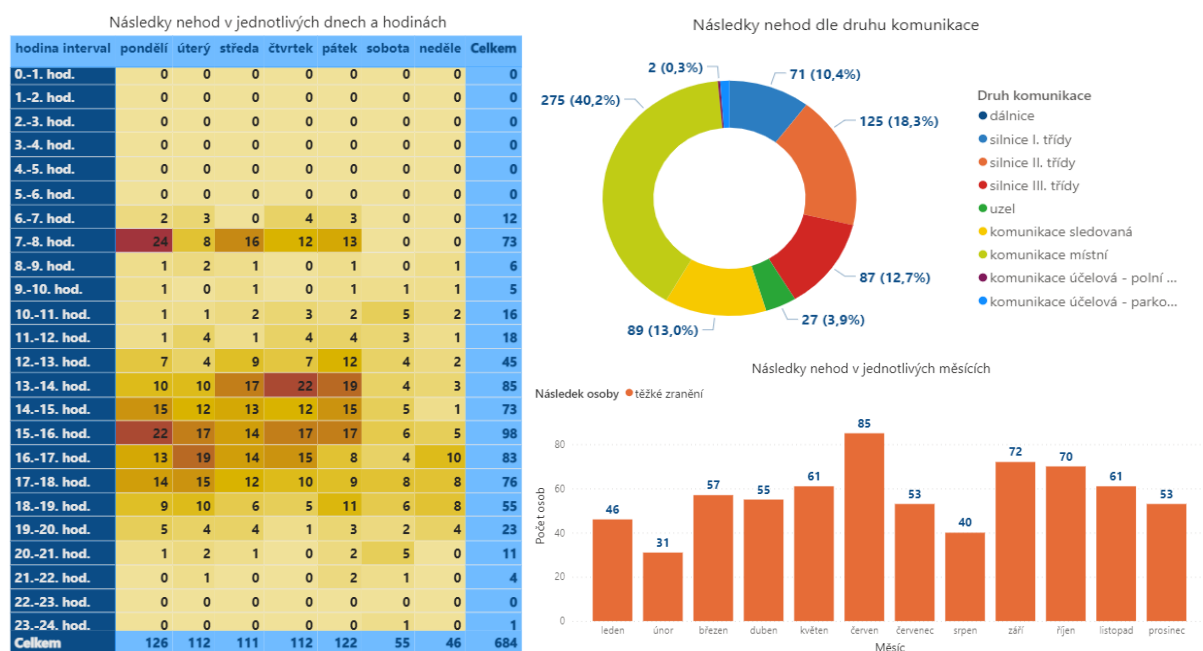


Téměř 6 z 10 usmrcených dětí bylo spolujezdci v osobních automobilech. V období let 2012-2020 bylo takto usmrceno 68 dětí-spolujezdců, tj. 57 %, 42 dětí bylo usmrceno jako chodci (35 %) a 7 jako cyklisté (6 %). Mimo obec bylo usmrceno 69 dětí (58 %), v obci pak 50. Nejvíce (33) dětí bylo usmrceno na silnicích I. tříd, shodně (23) dětí bylo usmrceno na silnicích III. tříd a místních komunikacích, 22 dětí pak na silnicích II. tříd. Nejvíce, 41 dětí bylo usmrceno v důsledku nepřiměřené rychlosti, 21 v důsledku nedání přednosti v jízdě, 18 pak v důsledku nesprávného způsobu jízdy a nevěnování se řízení. **Pouze 10 dětí (ze 119) bylo usmrceno vlastním zaviněním, 6 chodců a 4 cyklisté.** Celkem 9 dětí bylo usmrceno při nehodách, kdy byl viník pod vlivem alkoholu nebo návykových látek.

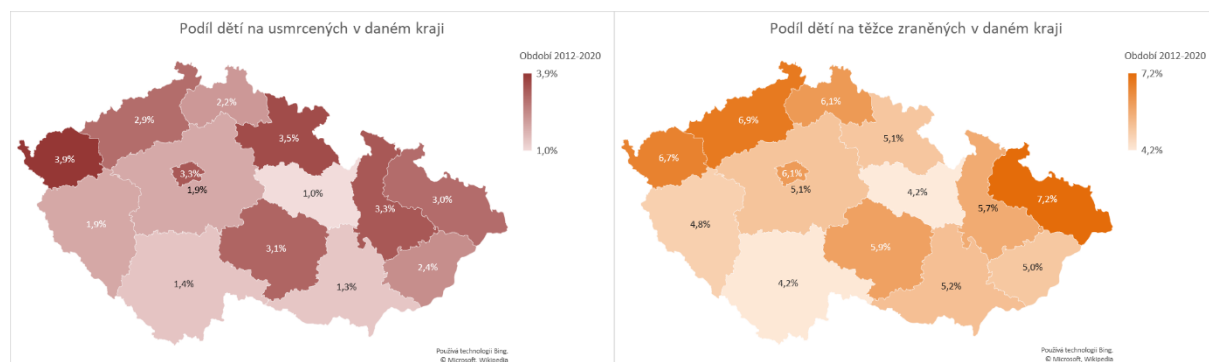
Více než polovina těžce zraněných dětí byla chodci. V období let 2012-2020 bylo takto těžce zraněno 684 dětí-chodců, tj. 55 %, 287 dětí bylo těžce zraněno jako spolujezdci v osobních automobilech (23 %) a 183 dětí jako cyklisté (15 %). V obci bylo těžce zraněno 71 % dětí, mimo obec pak 29 %. Přibližně třetina dětí byla těžce zraněná na místních komunikacích (34 %), 19 % dětí pak na silnicích II. tříd, shodně 17 % na I. a II. třídách. Nejvíce, 372 těžkých zranění, nezavinili řidiči (pozn. 368 z nich zavinili děti-chodci), v 315 případech nebyla dána přednost v jízdě a 203 těžkých zranění bylo způsobeno důsledkem nepřiměřené rychlosti. Ve 43 % případů byla těžká zranění zaviněná dítětem.

Níže uvedená **tabulka a grafy znázorňují počty těžce zraněných dětí-chodců v období let 2012-2020**. Nejvyšší počet byl evidován v pondělí v době mezi 7.-8. hodinou, velká část těžkých zranění dětí byla evidována v pracovních dnech v odpoledních hodinách. Nejvíce dětí bylo těžce zraněno v měsíci červnu, následují září (72) a říjen (70). **Více než 40 % těžkých zranění dětí bylo evidováno na místních komunikacích.** Celkem 368 těžkých zranění bylo zaviněno dětmi, ve 192 případech pak nebyla dána přednost v jízdě, 50 těžkých zranění zavinili řidiči, kteří se plně nevěnovali řízení vozidla. Podíl chlapců na těžce zraněných chodcích představoval v uvedeném období 55 %, dívek pak 45 %.

Dashboard: Těžce zraněné děti-chodci v období let 2012-2020



V období let 2012-2020 se děti podílely na všech usmrcených osobách 2,3 %, na těžce zraněných pak 5,5 %. Srovnání jednotlivých krajů z pohledu podílu dětí je uvedeno v následujících mapových schématech. **Nejvyšší podíl dětí na všech usmrcených byl evidován v Karlovarském kraji (3,9 %), kde bylo usmrceno celkem 5 dětí (3 spolujezdci v osobním automobilu a 2 chodci).** **Nejvyšší podíl dětí na všech těžce zraněných byl evidován v Moravskoslezském kraji (7,2 %), kde bylo těžce zraněno celkem 149 dětí (56 % chodců, 21 % cyklistů a 18 % spolujezdců v osobních automobilech).**



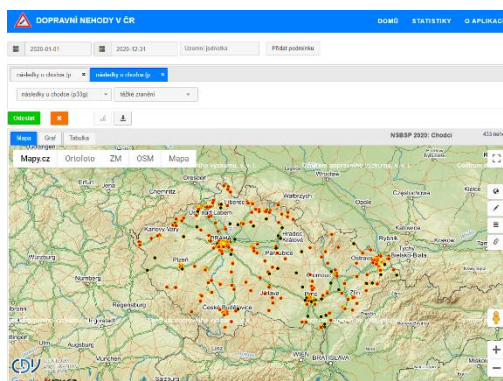
5.2 Chodci

Nejčastějším faktorem přispívajícím ke vzniku dopravní nehody mezi vozidlem a chodcem je nepozornost, ať už řidiče (45 %) nebo chodce (37 %). **Typickým rizikovým chováním chodce je náhlé vstoupení chodce do vozovky.** Nezbytné je klást důraz na pravidlo vidět a být viděn – v případě chodců např. v podobě užívání retroreflexních prvků. [5]

V období let 2012-2020 bylo usmrceno 1 022 chodců (640 mužů a 382 žen, tj. 37 %), tj. oproti stanoveným předpokladům o 90 více (+10 %). **Těžce zraněno pak bylo 4 885 chodců** (2 393 mužů a 2 492 žen, tj. 51 %), o 63 více (+1 %).

Díleč cíl NSBSP		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
														Počet	Rozdíl	
Chodci	Usmrcení	157	151	156	146	134	112	131	111	101	113	93	81	1 022	90	10%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	157	148	139	131	123	116	109	102	96	90	85	80	932		
	Těžce zranění	729	629	629	663	640	596	554	595	519	517	439	362	4 885	63	1%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	729	701	674	649	624	600	577	555	489	465	443	421	4 822		

V roce 2020 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR **usmrceno 81 a těžce zraněno 362 chodců** (v obou případech historicky nejméně). Předpoklad NSBSP v oblasti usmrcených chodců nebyl v roce 2020 splněn. Lokalizace nehod s usmrcením, resp. těžkým zraněním chodců je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#).

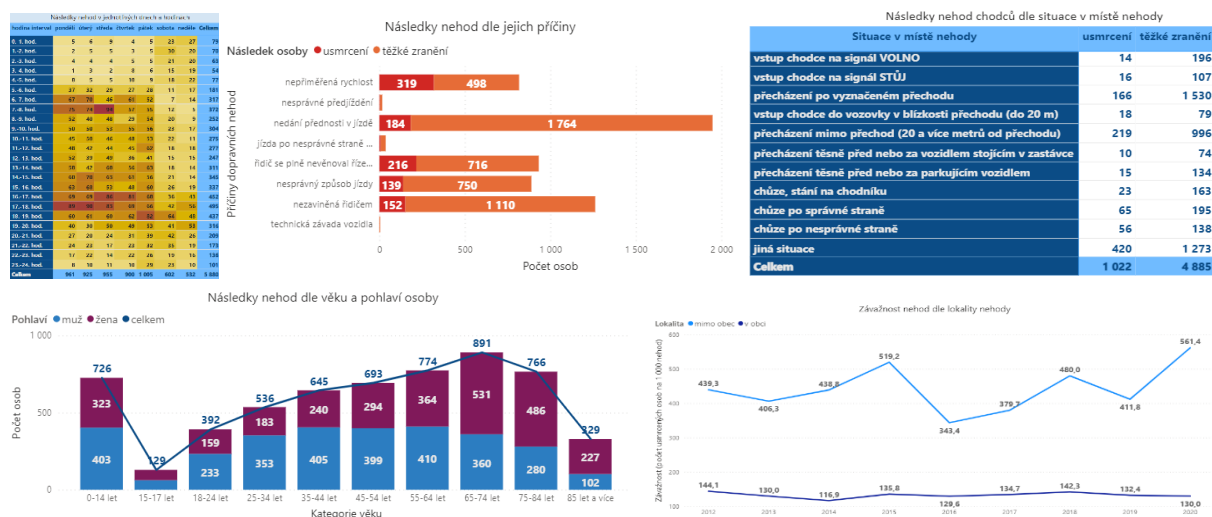


Přibližně 2/3 chodců bylo usmrceno v obci. V období let 2012-2020 bylo v obci usmrceno 659 chodců (64,5 %), mimo obec 363 chodců (35,5 %). „Pouze“ 150 chodců bylo v uvedeném období usmrceno vlastním zaviněním (14,7 %), v 872 případech (85,3 %) byl viníkem jiný účastník silničního provozu. **V noci bylo usmrceno 573 chodců (56,1 %)**, ve dne pak 449 (43,9 %). Nejvíce (311, tj. 30,4 %) chodců bylo usmrceno na silnicích I. tříd, 180 pak na silnicích II. tříd a 172 na místních komunikacích. Alkohol a návykové látky byly u viníků nehod zjištěny při usmrcení 56 chodců, tj. v 5,5 % případů. Za nejtragičtější období z pohledu počtu usmrcených chodců lze považovat období od října do ledna, v prosinci bylo usmrceno 144 chodců, v říjnu 120, v listopadu 112 a v lednu 101. **Osoby ve věkové kategorii 65+ se na všech usmrcených chodcích podílely 37 %**, celkem jich bylo usmrceno 379.

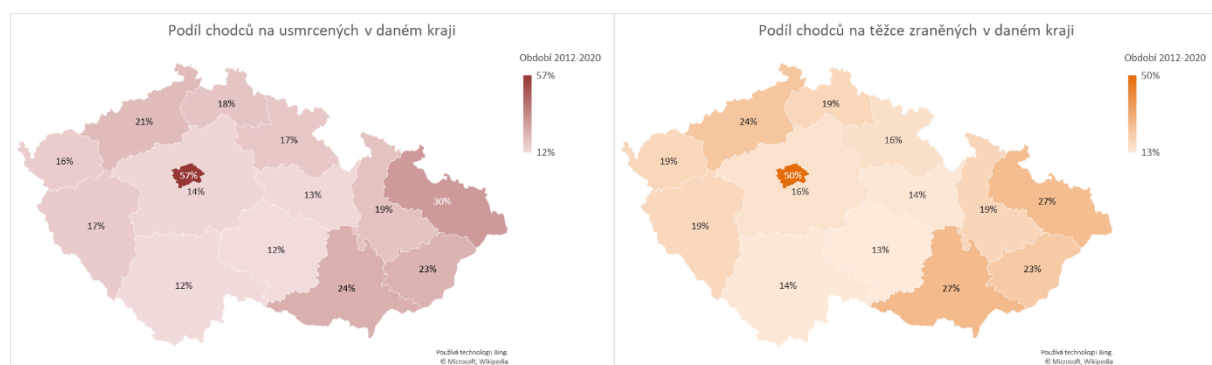
Téměř 9 z 10 chodců bylo těžce zraněno v obci. V období let 2012-2020 bylo v obci těžce zraněno 4 389 chodců (89,8 %), mimo obec 496 chodců (10,2 %). Celkem 1 095 chodců bylo v uvedeném období těžce zraněno vlastním zaviněním (22,4 %), v 3 790 případech (77,6 %) byl viníkem jiný účastník silničního provozu. V noci bylo těžce zraněno 1 569 chodců (32,1 %), ve dne pak 3 316 (67,9 %). Nejvíce (1 606, tj. 32,9 %) chodců bylo těžce zraněno na místních komunikacích. Alkohol a návykové látky byly u viníků nehod zjištěny v 6,1 % případů těžce zraněných chodců. **Osoby ve věkové kategorii 65+ se na všech těžce zraněných chodcích podílely 33 %**, celkem jich bylo těžce zraněno 1 607. Významně se na počtu těžce zraněných chodců podílely děti ve věku 0-14 let, kterých bylo těžce zraněno 684!

Níže uvedená **tabulka a grafy znázorňují počty usmrčených a těžce zraněných chodců v období let 2012-2020**. Nejvyšší počet usmrčených a těžce zraněných chodců byl evidován ve středu v době mezi 7.-8. hodinou, za rizikové pro chodce lze označit pozdně odpolední a podvečerní hodiny. Nepřiměřená rychlost byla zásadní příčinou v oblasti fatalit, v případě těžkých zranění pak nejčastější příčinou bylo nedání přednosti v jízdě. Nejvíce usmrčených chodců (219) bylo evidováno v případech, kdy přecházeli mimo přechod (20 a více metrů od přechodu). Z pohledu věkové struktury usmrčených a těžce zraněných chodců jich nejvíce bylo evidováno v kategorii 65-74 let. Závažnost nehod chodců je několikanásobně vyšší mimo obec než v obci, v roce 2020 skončila více než polovina nehod s chodci mimo obec pro chodce fatálně (závažnost 561 usmrčených na 1 000 nehod).

Dashboard: Usmrcení a těžce zranění chodci v období let 2012-2020



V období let 2012-2020 se chodci podíleli na všech usmrčených osobách 20 %, na těžce zraněných pak 22 %. Srovnání jednotlivých krajů z pohledu podílu chodců je uvedeno v následujících mapových schématech. **Nejvyšší podíl chodců na všech usmrčených byl evidován v hl. m. Praze (57 %)**, kde bylo usmrceno celkem 120 chodců (z toho 43 vlastním zaviněním, tj. 36 %), následoval Moravskoslezský (30 %), Jihomoravský (24 %) a Zlínský kraj (23 %). **Nejvyšší podíl chodců na všech těžce zraněných byl evidován v hl. m. Praze (50 %)**, kde bylo těžce zraněno celkem 820 chodců.



Detailní informace jsou obsahem [18].

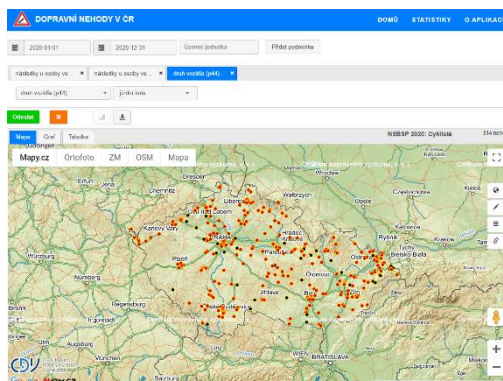
5.3 Cyklisté

Mezi nejčastější faktory přispívající ke vzniku nehod cyklistů patří nepozornost cyklistů a intoxikace alkoholem. Důraz je nutné klást také na používání přilby u cyklistů. **Pokud měl cyklista při dopravní nehodě přilbu, došlo ke zranění hlavy u 27 % cyklistů, pokud ji nepoužil, došlo k poranění hlavy ve více než polovině případů.** [5]

V období let 2012-2020 bylo usmrceno 444 cyklistů (370 mužů a 74 žen, tj. 17 %), tj. oproti stanoveným předpokladům o 15 více (+3 %). **Těžce zraněno pak bylo 3 506 cyklistů** (2 460 mužů a 1 046 žen, tj. 30 %), o 546 více (+18 %).

Díleč cíl NSBSP		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
														Počet	Rozdíl	
Cyklisté	Usmrcení	72	70	50	64	58	57	68	39	44	38	36	40	444	15	3%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	72	68	64	60	57	53	50	47	44	42	39	37	429		
	Těžce zranění	430	393	443	466	462	433	394	417	353	396	309	276	3 506	546	18%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	430	414	398	383	368	354	340	327	315	303	291	280	2 960		

V roce 2020 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR **usmrceno 40 a těžce zraněno 276 cyklistů** (v případě těžce zraněných historicky nejméně). Předpoklad NSBSP v oblasti usmrcených cyklistů nebyl v roce 2020 splněn. Lokalizace nehod s usmrcením, resp. těžkým zraněním cyklistů je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#).



8 z 10 usmrcených cyklistů nemělo přilbu. V období let 2012-2020 bylo usmrceno 356 cyklistů bez přilby (80,2 %).

Celkem 54 % cyklistů bylo usmrceno mimo obec, 46 % pak v obci. **Celkem 230 cyklistů bylo v uvedeném období usmrceno vlastním zaviněním (52 %)**, ve 214 případech (48 %) byl viníkem jiný účastník silničního provozu. Ve dne bylo usmrceno 333 cyklistů (75 %), v noci pak 111 cyklistů (25 %). Nejvíce (120, tj. 27 %) cyklistů bylo usmrceno na silnicích II. tříd, 112 pak na místních komunikacích. Alkohol a návykové látky byly u viníků nehod zjištěny při usmrcení 62 cyklistů, tj. ve 14 % případů. **Osoby ve věkové kategorii 65+ se na všech usmrcených cyklistech podílely 39 %**, celkem jich bylo usmrceno 172.

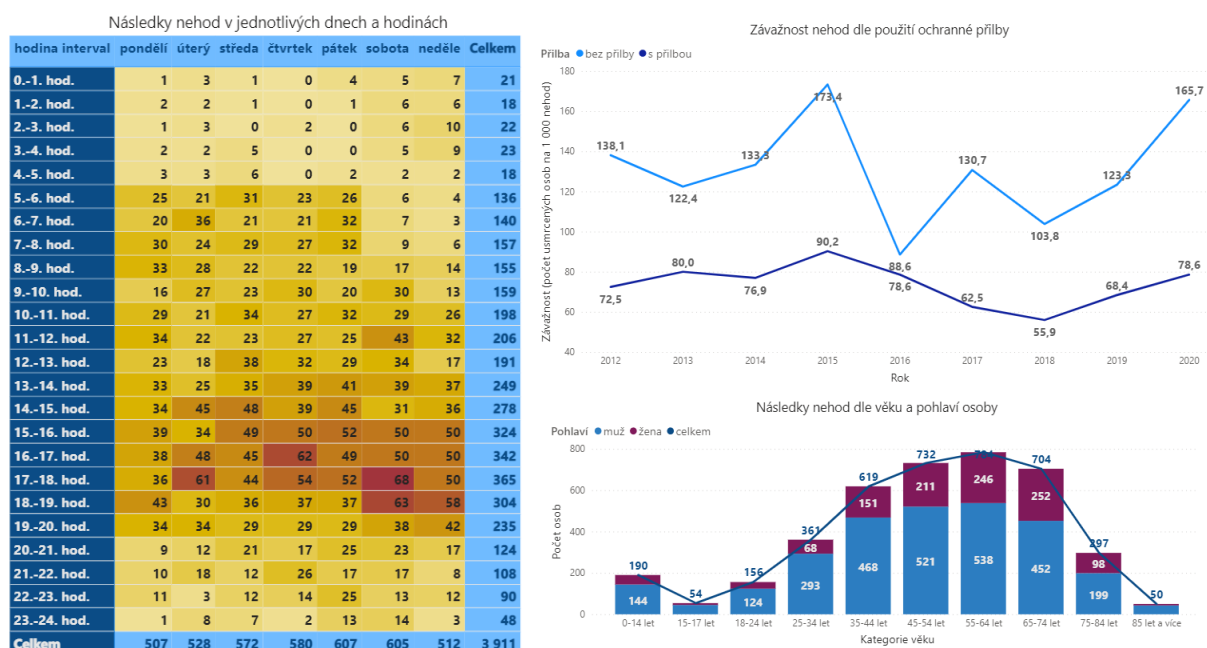
Téměř 7 z 10 těžce zraněných cyklistů nemělo přilbu. V období let 2012-2020 bylo těžce zraněno 2 396 cyklistů bez přilby (68,3 %). Celkem 73 % cyklistů bylo těžce zraněno mimo obec, 27 % pak v obci. Celkem 1 955 cyklistů bylo v uvedeném období těžce zraněno vlastním zaviněním (55,8 %), v 1 551 případech (44,2 %) byl viníkem jiný účastník silničního provozu.

V rámci nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu bylo v roce 2020 evidováno, že **52 % dospělých a 14 % dětí cyklistickou přilbu nepoužívá**, detaily viz [20].

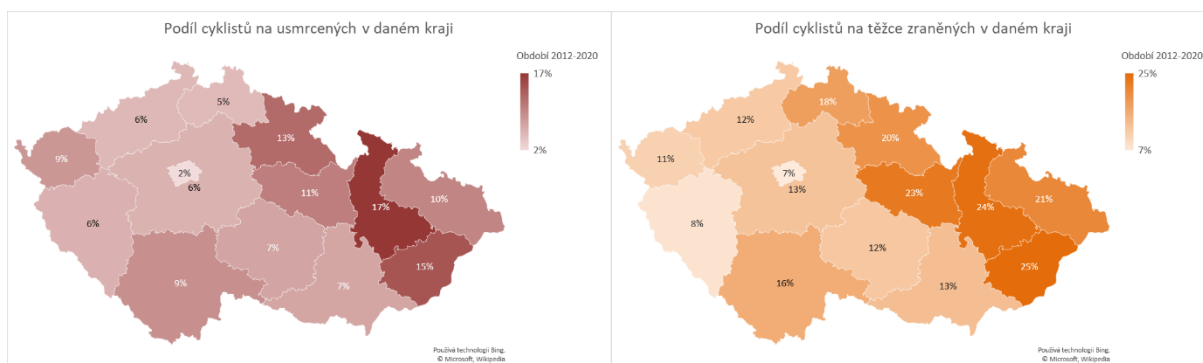


Níže uvedená **tabulka a grafy znázorňují počty usmrčených a těžce zraněných cyklistů v období let 2012-2020**. Nejvyšší počet usmrčených a těžce zraněných cyklistů byl evidován v sobotu v době mezi 17.-18. hodinou, za rizikové pro cyklisty lze označit pozdně odpolední a podvečerní hodiny. Nejvíce cyklistů bylo usmrčeno v červenci (60), nejvíce těžce zraněných cyklistů bylo potom evidováno v červnu (522). Nedání přednosti v jízdě byla dominantní příčinou jak v oblasti usmrčených (106), tak v případě těžkých zranění (1043). Z pohledu věkové struktury usmrčených a těžce zraněných cyklistů jich nejvíce bylo evidováno v kategorii 55-64 let. Z dashboardu níže je dále patrné, že nehody cyklistů bez přilby vykazují 2x vyšší závažnost oproti nehodám, kdy cyklista přilbu měl.

Dashboard: Usmrcení a těžce zranění cyklisté v období let 2012-2020



V období let 2012-2020 se cyklisté podíleli na všech usmrčených osobách 9 %, na těžce zraněných pak 16 %. Srovnání jednotlivých krajů z pohledu podílu cyklistů je uvedeno v následujících mapových schématech. **Nejvyšší podíl cyklistů na všech usmrčených byl evidován v Olomouckém kraji (17 %), kde bylo usmrčeno celkem 52 cyklistů. Nejvyšší podíl cyklistů na všech těžce zraněných byl evidován ve Zlínském kraji (25 %), kde bylo těžce zraněno celkem 358 cyklistů.**



Detailní informace jsou obsahem [18].

5.4 Motocyklisté

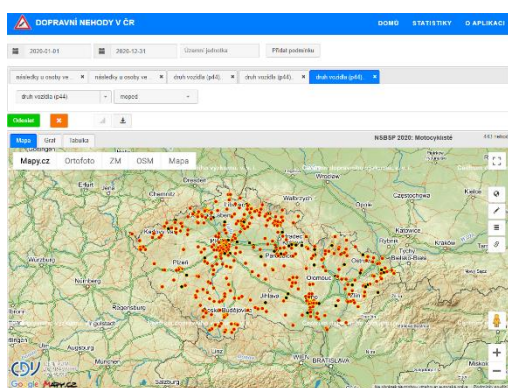
Při nehodách motocyklistů (v porovnání s řidiči dvoustopých vozidel), jsou u motocyklistů četnější přispívající faktory vzniku nehod jako je vysoká rychlost a nepřizpůsobení jízdy, nesprávné vyhodnocení situace, riskantní předjíždění, vědomé nerespektování pravidel silničního provozu, reakce v panice.

Mezi hlavní faktory ovlivňující závažnost zranění motocyklistů se řadí zejména střetová rychlost (ať už motocyklisty nebo jeho kolizního oponenta). [5]

V období let 2012-2020 bylo usmrceno 686 motocyklistů, tj. oproti stanoveným předpokladům o 177 více (+35 %) – druhý nejvyšší relativní rozdíl ze všech sledovaných dílčích cílů NSBSP. Těžce zraněno pak bylo 4 208 motocyklistů, o 64 méně (-2 %).

Dílčí cíl NSBSP		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020	
														Počet	Rozdíl
Motocyklisté	Usmrcení	88	96	78	90	66	89	90	60	64	91	75	61	686	177 35%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	88	82	77	72	68	64	60	56	52	49	46	43	509	
	Těžce zranění	627	506	583	511	496	534	484	463	418	488	413	401	4 208	-64 -2%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	627	608	590	572	554	538	521	506	425	405	385	367	4 272	

V roce 2020 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR **usmrceno 61 a těžce zraněno 401 motocyklistů** (historicky nejméně). Předpoklad NSBSP v oblasti uvedeného dílčího cíle nebyl v roce 2020 splněn. Lokalizace nehod s usmrcením, resp. těžkým zraněním motocyklistů je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#).



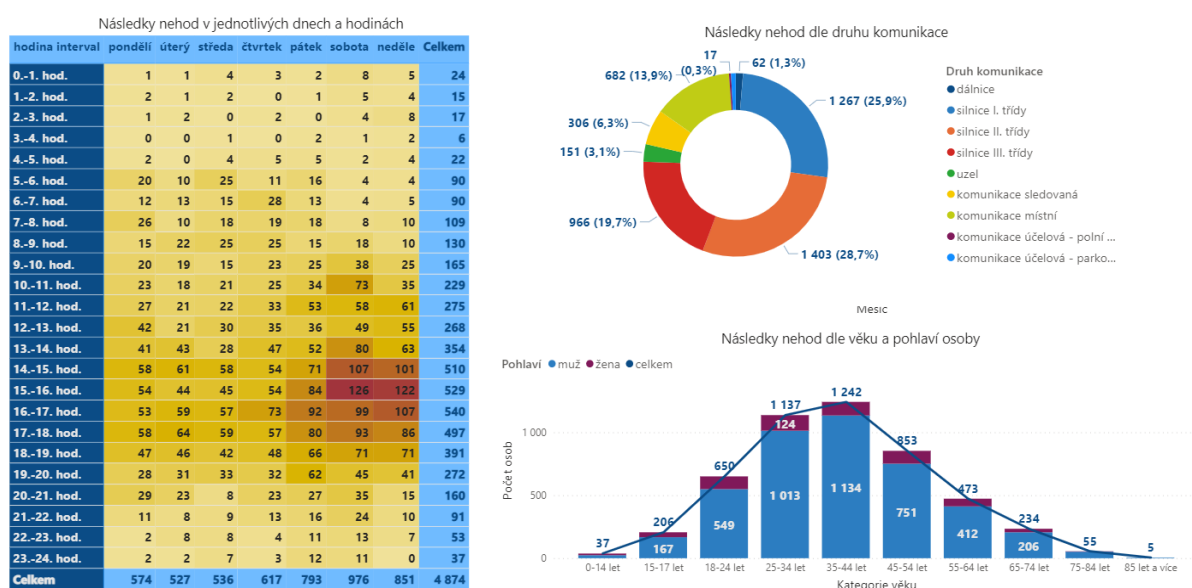
V roce 2020 zavinili motocyklisté 1 941 nehod, tj. 60% podíl na všech nehodách s účastí motocyklistů; 47 motocyklistů bylo usmrceno právě vinou motocyklistů, tj. 77 %, 59 % se pak podíleli na těžce zraněných (237). Na všech usmrcených osobách se motocyklisté v roce 2020 podíleli 13 %, na těžce zraněných pak 22 %, každá 5. těžce zraněná osoba tak byla motocyklistou.

57 % motocyklistů bylo usmrceno vlastním zaviněním. V období let 2012-2020 bylo 72 % motocyklistů usmrceno mimo obec, 28 % pak v obci. **Celkem 394 motocyklistů bylo v uvedeném období usmrceno vlastním zaviněním (57 %)**, ve 292 případech (43 %) byl viníkem jiný účastník silničního provozu. Ve dne bylo usmrceno 622 motocyklistů (91 %), v noci pak 64 motocyklistů (9 %). Nejvíce (230, tj. 34 %) motocyklistů bylo usmrceno na silnicích I. tříd, 208 pak na silnicích II. tříd. Alkohol a návykové látky byly u viníků nehod zjištěny při usmrcení 196 motocyklistů, tj. ve 29 % případů.

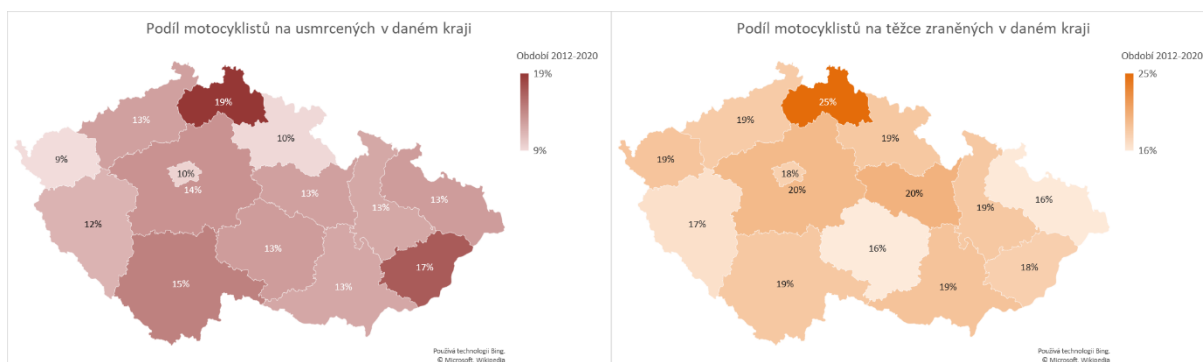
Více než polovina těžkých zranění motocyklistů se stala v obci. Těžce zraněno v obci bylo v uvedeném období 2 186 motocyklistů (52 %), mimo obec 2 022 motocyklistů (48 %). Celkem 2 091 motocyklistů bylo v uvedeném období těžce zraněno vlastním zaviněním (49,7 %), v 2 117 případech (50,3 %) byl viníkem jiný účastník silničního provozu. Ve dne bylo těžce zraněno 3 847 motocyklistů (91,4 %), v noci pak 361 motocyklistů (8,6 %). Nejvíce (1 195, tj. 28,4 %) motocyklistů bylo těžce zraněno na silnicích II. tříd. Alkohol a návykové látky byly u viníků nehod zjištěny v 16 % případů těžce zraněných motocyklistů.

Níže uvedená **tabulka a grafy znázorňují počty usmrcených a těžce zraněných motocyklistů v období let 2012-2020**. Nejvyšší počet usmrcených a těžce zraněných motocyklistů byl evidován v sobotu v době mezi 15.-16. hodinou, za rizikové pro motocyklisty lze označit pozdně odpolední a podvečerní hodiny. Nejvíce motocyklistů bylo usmrceno v srpnu (121), nejvíce těžce zraněných motocyklistů bylo potom evidováno také v srpnu (703). **Téměř 30 % usmrcených a těžce zraněných motocyklistů bylo evidováno na silnicích II. tříd.** Nepřiměřená rychlost byla dominantní příčinou v oblasti usmrcených (292), v případě těžkých zranění pak dominovalo nedání přednosti v jízdě (1 512). Z pohledu věkové struktury usmrcených a těžce zraněných motocyklistů jich nejvíce bylo evidováno v kategorii 35-44 let.

Dashboard: Usmrcení a těžce zranění motocyklisté v období let 2012-2020



V období let 2012-2020 se motocyklisté podíleli na všech usmrcených osobách 13 %, na těžce zraněných pak 19 %. Srovnání jednotlivých krajů z pohledu podílu motocyklistů je uvedeno v následujících mapových schématech. **Nejvyšší podíl motocyklistů na všech usmrcených byl evidován v Libereckém kraji (19 %), kde bylo usmrceno celkem 36 motocyklistů. Nejvyšší podíl motocyklistů na všech těžce zraněných byl evidován také v Libereckém kraji (25 %), kde bylo těžce zraněno celkem 233 motocyklistů.**



Detailní informace jsou obsahem [18].

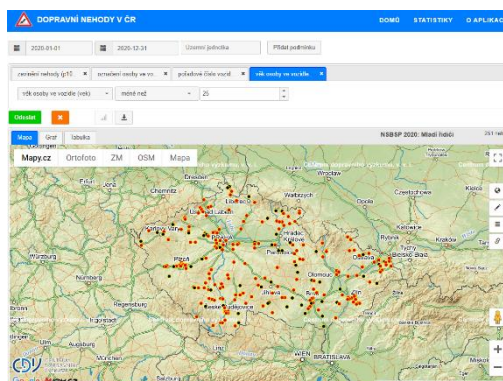
5.5 Mladí řidiči (do 24 let)

U mladých řidičů je čtenější v porovnání s ostatními věkovými skupinami tendence k rizikovějšímu (agresivnějšímu) stylu jízdy. K rizikovému stylu jízdy tendují zejména mladí muži. Mladí řidiči také hůře rozpoznávají kritickou situaci a tendují k podceňování rizika situace, v rizikové situaci také častěji reagují v panice. **Nejčtenější příčinou vzniku dopravních nehod mladých řidičů je nepřiměřená rychlost.** [5]

V období let 2012-2020 bylo vinou mladých řidičů usmrceno 878 osob, tj. oproti stanoveným předpokladům o 4 méně. Těžce zraněno pak bylo 3 458 osob, o 1 154 méně (-25 %).

Dílčí cíl NSBSP		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
														Počet	Rozdíl	
Mladí řidiči (do 24 let)	Usmrcení	129	118	134	128	97	112	117	95	87	92	84	66	878	-4	0%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	129	124	119	114	110	106	101	97	94	90	86	83	882		
	Těžce zranění	631	430	501	490	461	454	417	398	344	379	272	243	3 458	-1 154	-25%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	631	627	624	620	616	612	609	605	418	397	377	358	4 612		

V roce 2020 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR vinou mladých řidičů usmrceno 66 a těžce zraněno 243 osob (historicky nejméně). Předpoklad NSBSP v oblasti uvedeného cíle byl v roce 2020 splněn. Lokalizace nehod s usmrcením, resp. těžkým zraněním vinou mladých řidičů je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#).



Více než 8 z 10 nehod bylo zaviněno mladými řidiči osobních automobilů. V období let 2012-2020 bylo vinou mladých řidičů usmrceno 75 % osob mimo obec, 25 % pak v obci. Celkem 733 osob bylo v uvedeném období usmrceno vinou mladých řidičů osobních automobilů (83 %), ve 146 případech (17 %) byli viníci mladí řidiči nákladních automobilů (8 %), motocyklů (8 %) nebo řidiči autobusů (1 %). Ve dne bylo vinou mladých řidičů usmrceno 502 osob (57,1 %), v noci pak 377 osob (42,9 %). Nejvíce (306, tj. 34,8 %) osob bylo vinou mladých řidičů usmrceno na silnicích I. tříd, 243 pak na silnicích II. tříd. Alkohol a návykové látky byly u viníků nehod zjištěny ve 14 % případů (120 usmrcených osob).

Téměř 6 z 10 nehod vinou mladých řidičů se stalo mimo obec. V uvedeném období bylo v obci vinou mladých řidičů těžce zraněno 1 411 osob (40,8 %), mimo obec pak 2 047 osob (59,2 %). Celkem 2 724 osob bylo v uvedeném období těžce zraněno vinou mladých řidičů osobních automobilů (79 %), v 734 případech (21 %) byli viníci mladí řidiči motocyklů (14 %), nákladních automobilů (6 %) nebo řidiči autobusů (1 %). Ve dne bylo vinou mladých řidičů těžce zraněno 2 441 osob (70,6 %), v noci pak 1 017 osob (29,4 %). Nejvíce (981, tj. 28,4 %) osob bylo vinou mladých řidičů těžce zraněno na silnicích II. tříd. Alkohol a návykové látky byly u viníků nehod zjištěny v 11 % případů (391 těžce zraněných osob).

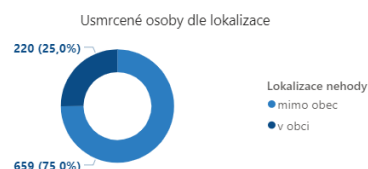
Níže uvedené grafy znázorňují počty usmrcených a těžce zraněných vinou mladých řidičů v období let 2012-2020. Nejvíce osob bylo vinou mladých řidičů usmrceno (113) a těžce zraněno (393) v srpnu. Nepřiměřená rychlost byla dominantní příčinou jak v oblasti usmrcených (497), tak v případě těžkých zranění (1 645) způsobených mladými řidiči. Nejvíce usmrcených (721) a těžce zraněných (2 448) osob

bylo evidováno u řidičů soukromých motorových vozidel, následovali řidiči firemních motorových vozidel, kteří zavinili 100 usmrcení a 445 těžkých zranění. Větší počet usmrcených (62) a těžce zraněných osob (263) potom způsobili mladí řidiči pod vlivem alkoholu od 1 % a více.

Dashboard: Usmrcení a těžce zranění vinou mladých řidičů v období let 2012-2020

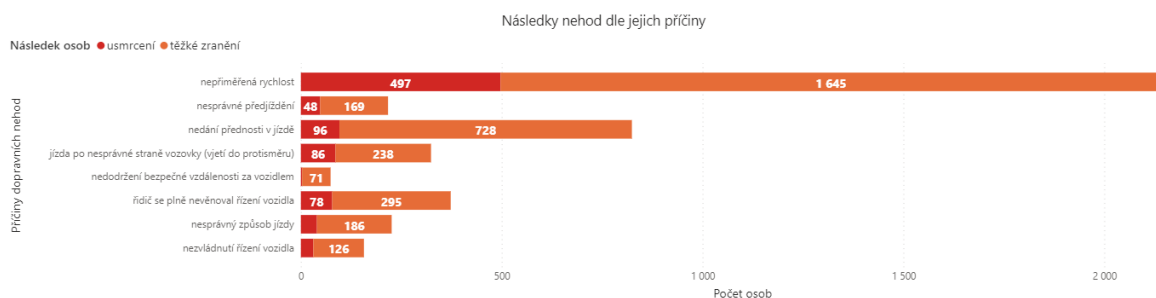
Usmrcené a těžce zraněné osoby dle registrace vozidla viníka

Viník dle registrace vozidla	Usmrceno	Těžce zraněno	Počet nehod
řidič soukromého motorového vozidla	721	2 848	66 502
řidič firemního motorového vozidla	100	445	17 430
řidič vozidla registrovaného mimo území ČR	45	109	2 700
ostatní	9	32	1 463
nezjištěno	4	18	453
Celkem	879	3 452	88 548

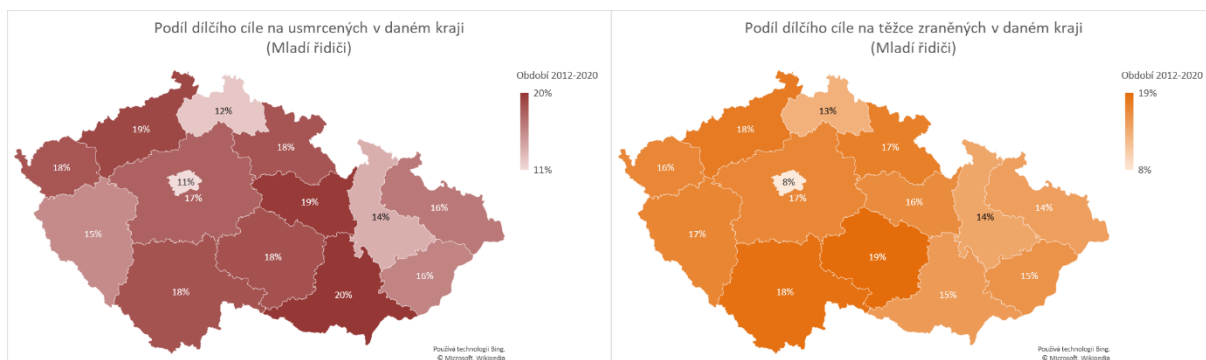


Usmrcené a těžce zraněné osoby dle stavu viníka

Stav viníka	Usmrceno	Těžce zraněno	Počet nehod
dobrý	708	2 893	79 320
pod vlivem alkoholu od 1 % a více	62	263	5 152
jiný nepříznivý stav	32	48	336
pod vlivem alkoholu do 0,99 ‰	30	92	1 669
pod vlivem léků, narkotik	29	42	702
unaven, usnul	15	98	1 268
pokus o sebevraždu, sebevražda	2	7	22
nemoc, úraz apod.	1	8	49
invalida	0	0	10
řidič při jízdě zemřel (infarkt apod.)	0	1	19
Celkem	879	3 452	88 547

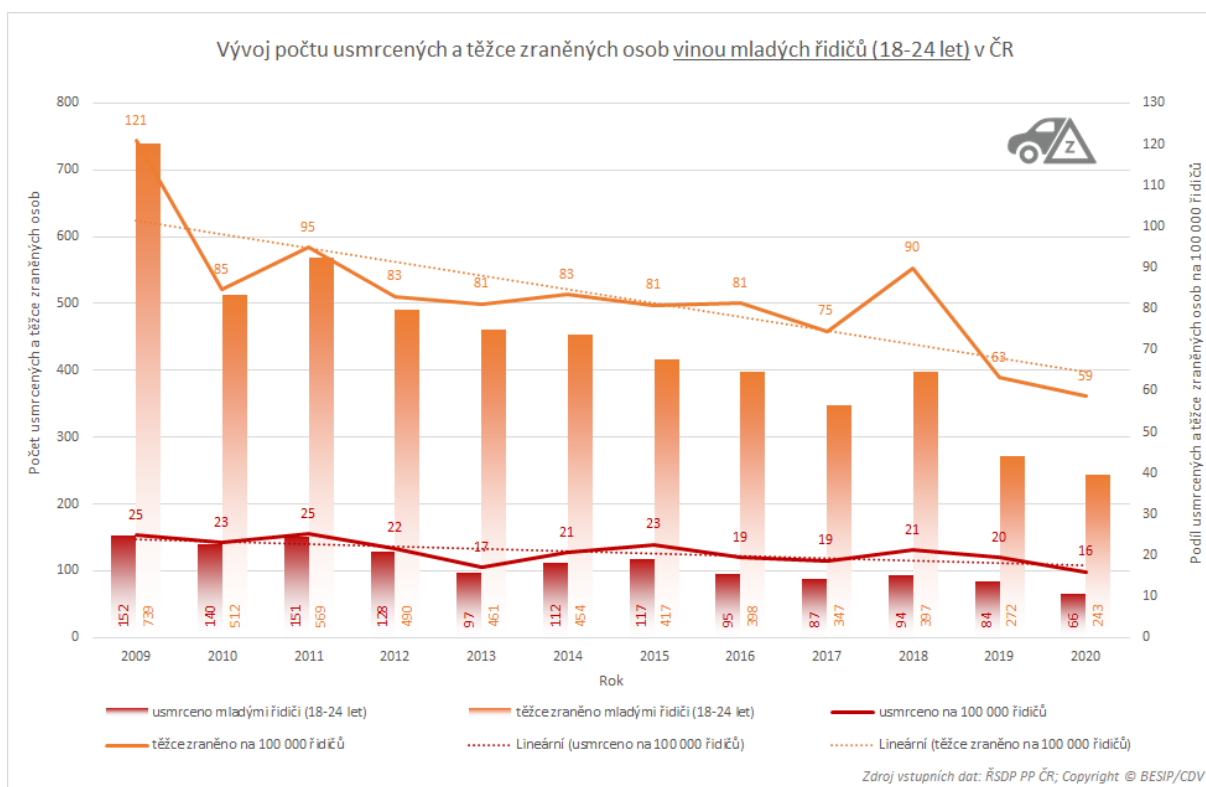


V období let 2012-2020 se mladí řidiči podíleli na všech usmrcených osobách 17 %, na těžce zraněných pak 16 %. Srovnání jednotlivých krajů z pohledu podílu mladých řidičů je uvedeno v následujících mapových schématech. **Nejvyšší podíl mladých řidičů na všech usmrcených byl evidován v Jihomoravském kraji (20 %), kde bylo vinou mladých řidičů usmrceno celkem 102 osob. Nejvyšší podíl mladých řidičů na všech těžce zraněných byl evidován na Vysočině (19 %), kde bylo vinou mladých řidičů těžce zraněno celkem 235 osob.**



Mladí řidiči a bodový systém. Pokud vezmeme v úvahu celkový počet řidičů v určitém věku a k tomuto číslu vztáhneme počet bodovaných řidičů daného věku, pak v tomto případě můžeme konstatovat, že **největší skupinu tvoří řidiči ve věku 24 let**. Největší podíl bodovaných řidičů byl evidován jak u mužů, tak u žen s datem udělení řidičského oprávnění v roce 2014. [9]

Graf níže zobrazuje vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných osob vinou mladých řidičů. Je zde také uveden podíl usmrcených a těžce zraněných osob na 100 000 řidičů. Z grafu můžeme vidět, že z pohledu usmrcených dopadly nejhůře za sledované období 2012-2020 roky 2012 a 2015. V roce 2012 bylo vinou mladých řidičů usmrceno 128 osob a podíl usmrcených na 100 000 řidičů v tomto roce dosáhl 2. nejvyšší hodnoty (22). V roce 2015 byl počet usmrcených vinou mladých řidičů nižší (117 usmrcených), nicméně podíl usmrcených na 100 000 řidičů byl v tomto roce za sledované období naopak nejvyšší (23). V případě počtu těžce zraněných vinou mladých řidičů dominoval za sledované období rok 2012 (490 těžce zraněných osob). Nejvyšší podíl těžce zraněných osob na 100 000 řidičů byl potom evidován v roce 2018 (90).



Detailní informace jsou obsahem [18].



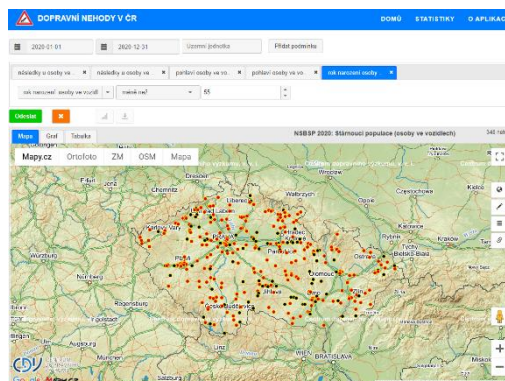
5.6 Stárnoucí populace (65 a více let)

U starších řidičů je parný větší poměr dopravních nehod v komplexním dopravním prostředí, které vyžaduje množství simultánních operací. **Mezi nejčastější hlavní příčiny dopravních nehod seniorů se řadí nedání přednosti v jízdě. V důsledku úbytku kognitivních funkcí, zejména v oblasti exekutivy a zpracování zrakově-prostorových informací, je u seniorů častějším přispívajícím faktorem přetížení pozornosti, zejména externími vlivy.** [5]

V období let 2012-2020 bylo usmrceno 1 104 seniorů, tj. oproti stanoveným předpokladům o 11 více (+1 %). Těžce zraněno pak bylo 4 023 seniorů, o 243 více (+6 %).

Díleč cíl NSBSP		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020	
														Počet	Rozdíl
Stárnoucí populace (65+)	Usmrcení	141	145	116	134	118	115	140	127	118	124	123	105	1 104	11
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	141	139	137	135	133	131	129	127	114	111	108	105	1 093	11
	Těžce zranění	472	394	443	465	485	447	454	482	456	454	433	347	4 023	243
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	472	471	470	470	469	468	467	466	376	365	355	345	3 780	243

V roce 2020 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR **usmrceno 105 a těžce zraněno 347 seniorů**. Předpoklad NSBSP v oblasti těžce zraněných seniorů nebyl v roce 2020 splněn. Lokalizace nehod s usmrcením, resp. těžkým zraněním seniorů je uvedena v mapovém podkladu, filtry jsou rozděleny na chodce a osoby ve vozidlech.



Více než 4 z 10 seniorů bylo usmrceno vlastní vinou. V období let 2012-2020 bylo usmrceno 50,7 % seniorů mimo obec, 49,3 % pak v obci. **Celkem 486 seniorů bylo v uvedeném období usmrceno vlastním zaviněním (44 %)**, v 618 případech (56 %) byl viníkem jiný účastník silničního provozu. Ve dne bylo usmrceno 890 seniorů (80,6 %), v noci pak 214 seniorů (19,4 %). Nejvíce (404, tj. 36,6 %) seniorů bylo usmrceno na silnicích I. tříd, 234 pak na silnicích II. tříd. Alkohol a návykové látky byly u viníků nehod zjištěny při usmrcení 39 seniorů, tj. ve 3,54 % případů.

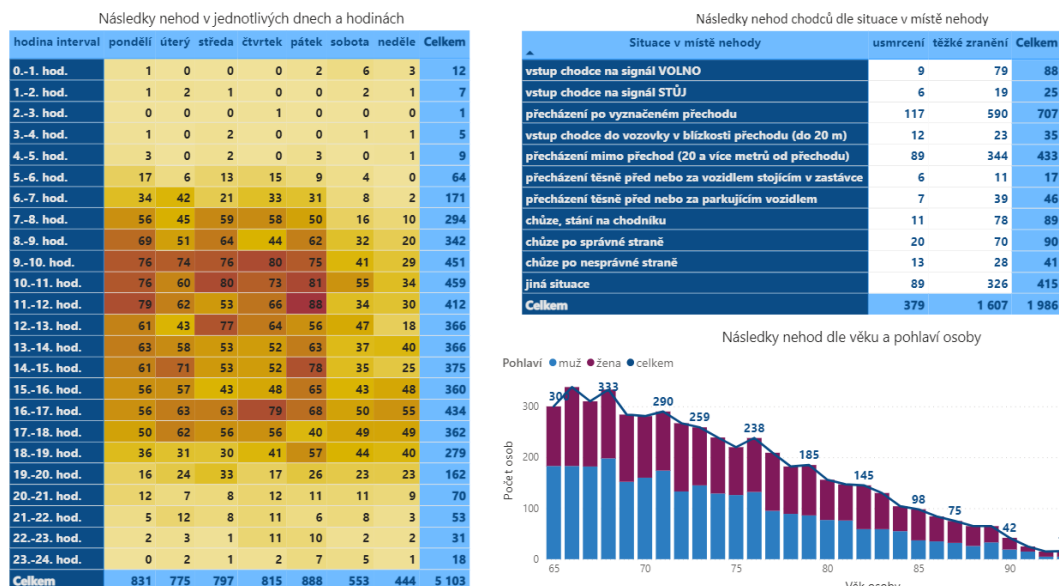
Více než 7 z 10 seniorů bylo těžce zraněno v obci. V období let 2012-2020 bylo v obci těžce zraněno 71,1 % seniorů, 28,9 % pak mimo obec. Celkem 1 212 seniorů bylo v uvedeném období těžce zraněno vlastním zaviněním (30,1 %), ve 2 811 případech (69,9 %) byl viníkem jiný účastník silničního provozu. Ve dne bylo těžce zraněno 3 502 seniorů (87 %), v noci pak 521 seniorů (13 %). Nejvíce (1 223, tj. 30,4 %) seniorů bylo těžce zraněno na místních komunikacích. Alkohol a návykové látky byly u viníků nehod zjištěny v 5 % případů těžce zraněných seniorů.

Níže uvedená **tabulka a grafy znázorňují počty usmrcených a těžce zraněných seniorů v období let 2012-2020**. Nejvyšší počet usmrcených a těžce zraněných seniorů byl evidován v pátek v době mezi 11.-12. hodinou, za rizikové pro seniory lze označit pozdně odpolední a podvečerní hodiny. Nejvíce seniorů bylo usmrceno v prosinci (130), nejvíce těžce zraněných seniorů bylo evidováno v červnu (412). Nedání přednosti v jízdě byla dominantní příčinou jak v oblasti usmrcených (294), tak v případě těžce zraněných (1 398). Nejvíce usmrcených (117) a těžce zraněných (590) seniorů bylo evidováno při

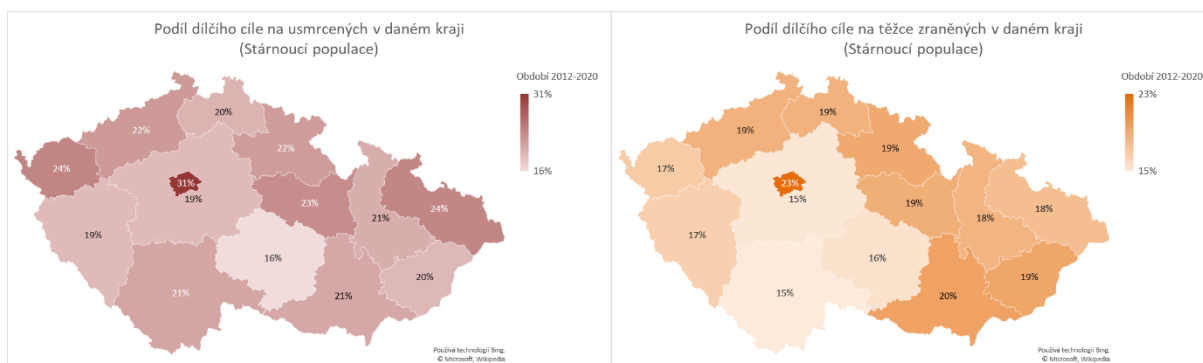


přecházení po vyznačeném přechodu. V dashboardu níže můžeme také vidět, že s přibývajícím věkem počet usmrčených a těžce zraněných seniorů klesá.

Dashboard: Usmrcení a těžce zranění seniorů v období let 2012-2020



V období let 2012-2020 se seniori podíleli na všech usmrčených osobách 21 %, na těžce zraněných pak 18 %. Srovnání jednotlivých krajů z pohledu podílu seniorů je uvedeno v následujících mapových schématech. **Nejvyšší podíl seniorů na všech usmrčených byl evidován v hlavním městě Praze (31 %), kde bylo usmrceno celkem 66 seniorů. Nejvyšší podíl seniorů na všech těžce zraněných byl evidován také v hlavním městě Praze (23 %), kde bylo těžce zraněno celkem 371 seniorů.**



Detailní informace jsou obsahem [18].



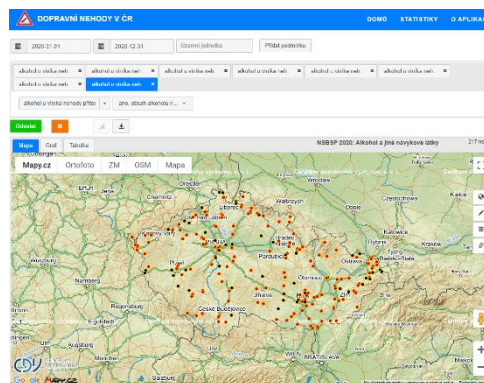
5.7 Alkohol a jiné návykové látky

Spolupůsobícími faktory při vzniku dopravních nehod pod vlivem alkoholu nebo návykových látek jsou často **vysoká rychlost, vědomé nerespektování pravidel silničního provozu, nepozornost a nesprávné vyhodnocení situace**. Řidiči pod vlivem alkoholu tendují obecně k rizikovému chování, dochází k nárůstu pravděpodobnosti, že řidič nepoužije bezpečnostní pás. Typickým rizikovým faktorem dopravních nehod účastníků silničního provozu pod vlivem alkoholu nebo návykových látek je **nepředvídatelné chování**. [5]

V období let 2012-2020 bylo vinou osob pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek usmrceno 565 osob, tj. oproti stanoveným předpokladům o 169 méně (-23 %). **Těžce zraněno pak bylo 2 269 osob**, o 88 méně (-4 %).

Dílčí cíl NSBSP		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
														Počet	Rozdíl	
Alkohol a jiné návykové látky	Usmrcení	123	116	97	48	62	67	74	62	52	76	62	62	565	-169	-23%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	123	119	115	110	107	103	99	96	62	57	52	48	734		
	Těžce zranění	376	337	398	326	253	296	260	264	214	233	237	186	2 269	-88	-4%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	376	359	343	327	312	298	285	272	235	222	209	197	2 357		

V roce 2020 bylo v důsledku dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek na pozemních komunikacích v ČR **usmrceno 62 a těžce zraněno 186 osob**. Předpoklad NSBSP v oblasti usmrčených osob vinou osob pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek nebyl v roce 2020 splněn. Lokalizace nehod s usmrcením, resp. těžkým zraněním osob je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#).



Více než 4 z 10 osob bylo usmrceno viníky pod vlivem alkoholu s hodnotou vyšší než 1,5 ‰. V období let 2012-2020 bylo mimo obec v důsledku dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek usmrceno 65,8 % osob, 34,2 % pak v obci. Ve dne bylo v důsledku dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek usmrceno 502 osob (57,1 %), v noci pak 377 osob (42,9 %). Nejvíce (154, tj. 27,3 %) osob bylo v důsledku dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek usmrceno na silnicích III. tříd, 149 pak na silnicích II. tříd. **Nejvíce usmrčených (249, tj. 44,07 %) bylo způsobeno viníky, kteří měli v krvi více než 1,5 ‰ alkoholu**, následovali viníci s 1 - 1,5 ‰ alkoholu v krvi, kteří v daném období zapříčinili 81 usmrcení (14,3 %). Pod vlivem návykových látek bylo způsobeno celkem 78 usmrcení (13,81 %).

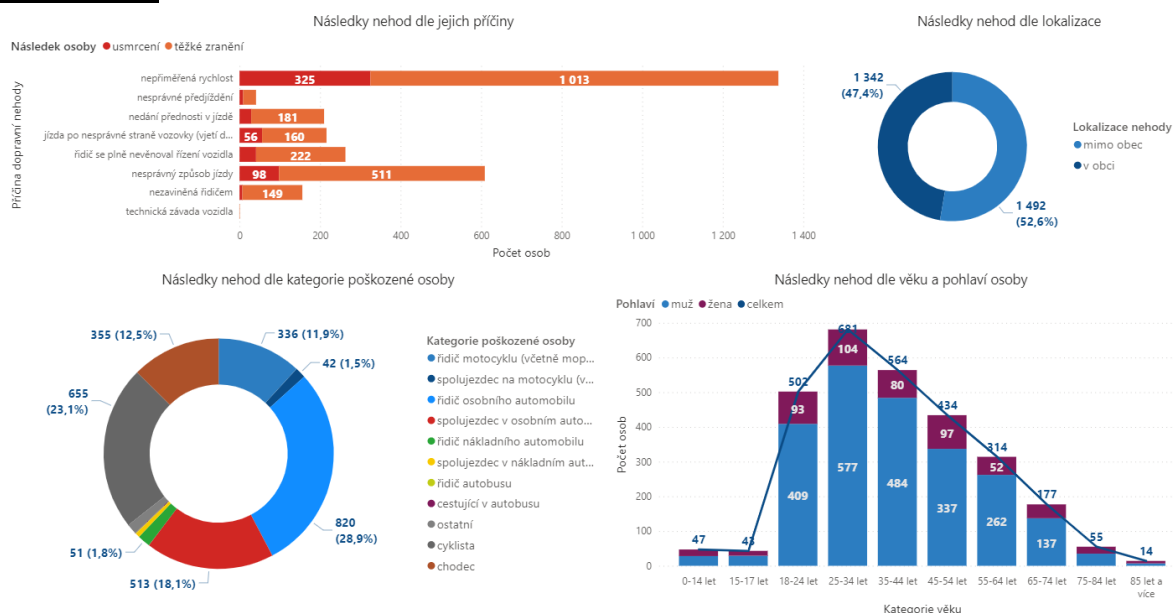
Téměř 5 z 10 osob bylo těžce zraněno viníky pod vlivem alkoholu s hodnotou vyšší než 1,5 ‰. V uvedeném období bylo v obci v důsledku dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek těžce zraněno 1 149 osob (50,6 %), mimo obec 1 120 osob (49,4 %). Ve dne bylo v důsledku dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek těžce zraněno 1 292 osob (56,9 %), v noci pak 977 osob (43,1 %). Nejvíce (609, tj. 26,8 %) osob bylo v důsledku dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek těžce zraněno na silnicích III. tříd, 570 pak na silnicích II. tříd. **Nejvíce těžkých zranění (1 104, tj. 48,66 %) bylo způsobeno viníky,**

kterí měli v krvi více než 1,5 ‰ alkoholu, následovali viníci s 1 - 1,5 ‰ alkoholu v krvi, kteří v daném období zapříčinili 439 těžkých zranění (19,35 %). Pod vlivem návykových látek bylo způsobeno celkem 139 usmrcení (6,13 %).

Nejvyšší počet usmrcených a těžce zraněných osob bylo v důsledku dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek evidováno v sobotu v době mezi 18.-19. hodinou, za rizikové lze označit brzké ranní hodiny a podvečerní hodiny. Nejvíce osob (80) bylo v důsledku dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek usmrceno v červenci, nejvíce těžce zraněných vinou osob pod vlivem alkoholu nebo návykových látek bylo potom evidováno také v červenci (320).

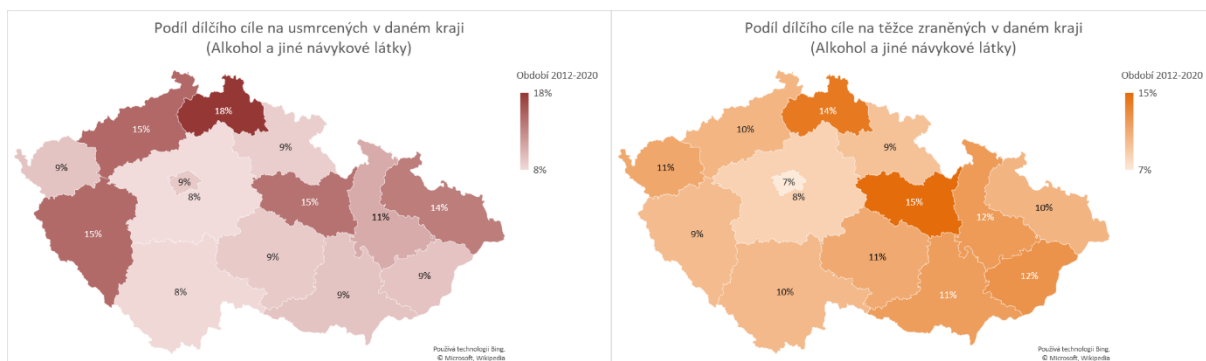
Níže uvedené grafy znázorňují počty usmrcených a těžce zraněných osob v důsledku nehod zaviněných pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v období let 2012-2020. Nepřiměřená rychlost byla dominantní příčinou jak v oblasti usmrcených (325), tak v případě těžce zraněných (1 013). Vinou osob pod vlivem alkoholu nebo návykových látek bylo v daném období usmrceno celkem 217 řidičů osobních automobilů a 603 jich bylo těžce zraněno. Za nimi následovali cyklisté, kterých bylo vinou osob pod vlivem alkoholu nebo návykových látek celkem usmrceno 62 a dalších 593 jich bylo těžce zraněno. Z pohledu věkové struktury bylo nejvíce usmrcených a těžce zraněných vinou osob pod vlivem alkoholu nebo návykových látek evidováno v kategorii 25-34 let.

Dashbord: Usmrcení a těžce zranění vinou osob pod vlivem alkoholu nebo návykových látek v období let 2012-2020



V období let 2012-2020 se osoby pod vlivem alkoholu nebo návykových látek podílely na všech usmrcených osobách 11 %, na těžce zraněných pak 10 %. Srovnání jednotlivých krajů z pohledu podílu alkoholu a jiných návykových látek je uvedeno v následujících mapových schématech. **Nejvyšší podíl alkoholu a jiných návykových látek na všech usmrcených byl evidován v Libereckém kraji (18 %)**, kde bylo vinou osob pod vlivem alkoholu nebo návykových látek usmrceno celkem 34 osob.

Nejvyšší podíl alkoholu a jiných návykových látek na všech těžce zraněných byl evidován v Pardubickém kraji (15 %), kde bylo vinou osob pod vlivem alkoholu nebo návykových látek těžce zraněno celkem 181 osob.



Detailní informace jsou obsahem [18].

5.8 Nepřiměřená rychlost

Rychlost patří k nejvýznamnějším faktorům ovlivňujícím závažnost dopravních nehod. S vyšší rychlostí se násobně navyšuje riziko závažnějšího zranění v případě, že dojde k dopravní nehodě, a to jak pro cestující ve vozidlech, tak pro ostatní účastníky provozu. S vyšší rychlostí také souvisí delší brzdná dráha, tedy snížení schopnosti předejít střetu nebo alespoň snížit jeho následky. Rizikový jízdní styl je spojen zejména s mladými řidiči. Nehody v důsledku nepřiměřené rychlosti jsou typické právě pro tuto skupinu řidičů. [5]

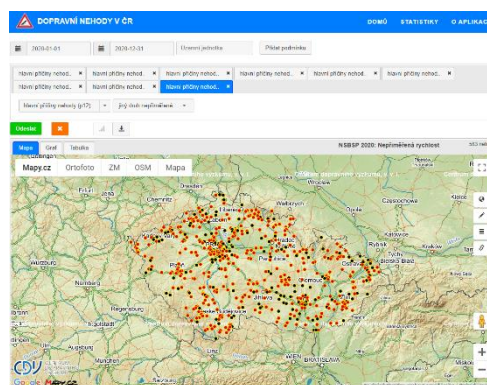
V období let 2012-2020 bylo v důsledku nepřiměřené rychlosti usmrceno 1 927 osob, tj. oproti stanoveným předpokladům o 294 méně (-13 %). Těžce zraněno pak bylo 6 323 osob, o 1 035 méně (-14 %).

Dílčí cíl NSBSP		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020		
														Počet	Rozdíl	
Nepřiměřená rychlost	Usmrcení	370	285	285	261	211	250	236	195	176	218	195	185	1 927	-294	-13%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	370	354	339	325	311	298	285	273	203	188	175	162	2 221		
	Těžce zranění	1 151	851	936	852	798	831	698	731	626	713	573	501	6 323	-1 035	-14%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	1 151	1 119	1 087	1 057	1 027	998	970	943	655	610	569	530	7 358		

V roce 2020 bylo v důsledku nepřiměřené rychlosti na pozemních komunikacích v ČR **usmrceno 185 a těžce zraněno 501 osob** (historicky nejméně). Předpoklad NSBSP v oblasti usmrcených v důsledku nepřiměřené rychlosti nebyl v roce 2020 splněn. Lokalizace nehod s usmrcením, resp. těžkým zraněním osob je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#).

Předpoklady uvedeného dílčího cíle byly v rámci revize NSBSP od roku 2017 dále zpřísněny, resp. sníženy.

Nepřiměřená rychlost se dlouhodobě podílí na usmrcených i těžce zraněných osobách nejvíce ze



všech dílčích cílů NSBSP, v uplynulém roce 40 % na všech usmrčených, resp. 28 % na všech těžce zraněných.

Překračování nejvyšší dovolené rychlosti do 10 km v hodině přiznalo průměrně 86 % respondentů. Těch, kteří jezdí ještě rychleji, bylo 66 %. **Většina řidičů faktor nepřiměřené rychlosti stále podceňuje. Obzvláště nebezpečná je pak nepřiměřená rychlost ve směrových obloucích, to znamená v zatáčkách a v jejich bezprostředním okolí.** Tato situace je kritická především na silnicích I. a II. třídy v extravilánu, tedy na území ležícím mimo zastavěné území obce. [16]

Téměř 8 z 10 osob bylo v důsledku nepřiměřené rychlosti usmrceno mimo obec. V období let 2012-2020 bylo mimo obec v důsledku nepřiměřené rychlosti usmrceno 77,7 % osob, 22,3 % pak v obci. Ve dne bylo usmrceno 1 138 osob (59,1 %), v noci pak 789 osob (40,9 %). Nejvíce (614, tj. 31,9 %) osob bylo usmrceno na silnicích I. tříd, 564 pak na silnicích II. tříd. Alkohol a návykové látky byly u viníků nehod v důsledku nepřiměřené rychlosti zjištěny při usmrcení 325 osob, tj. v 16,86 % případů.

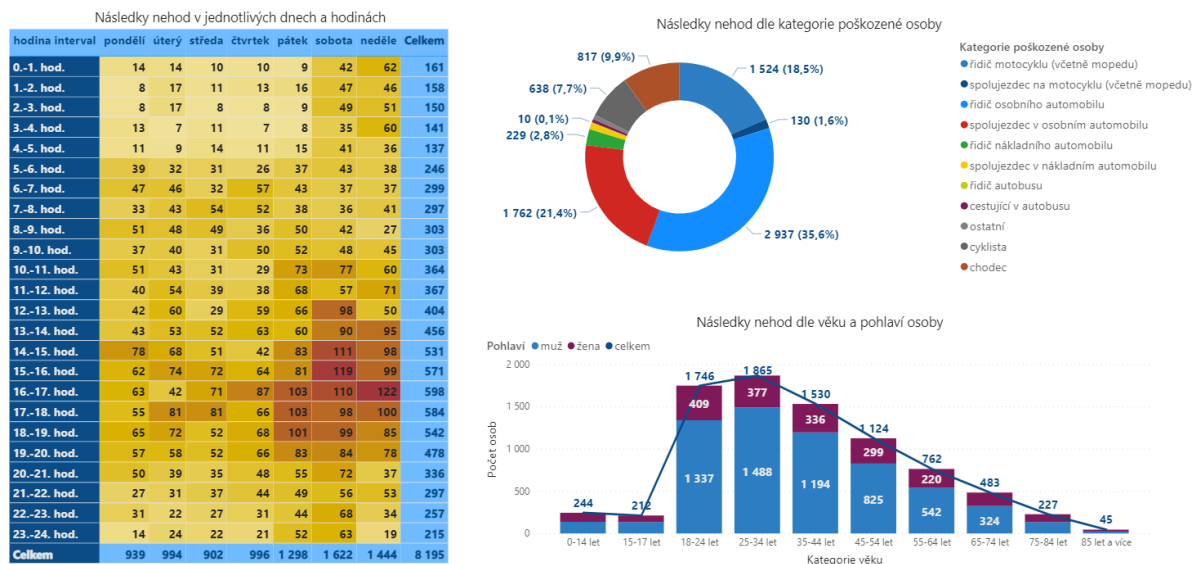
3 z 10 osob bylo v důsledku nepřiměřené rychlosti těžce zraněno na silnicích II. tříd. V období let 2012-2020 bylo mimo obec v důsledku nepřiměřené rychlosti těžce zraněno 68,6 % osob, 31,4 % pak v obci. Ve dne bylo v důsledku nepřiměřené rychlosti těžce zraněno 4 643 osob (73,4 %), v noci pak 1 680 osob (26,6 %). Nejvíce (1 853, tj. 29,3 %) osob bylo těžce zraněno na silnicích II. tříd, 1 583 potom na silnicích III. tříd. Alkohol a návykové látky byly u viníků nehod v důsledku nepřiměřené rychlosti zjištěny při těžkých zranění 1 013 osob, tj. v 16 % případů.

V důsledku nepřiměřené rychlosti bylo v daném období usmrceno celkem 757 řidičů osobních automobilů a 2 180 jich bylo těžce zraněno, následovali spolujezdci v osobních automobilech (378 usmrčených a 1 384 těžce zraněných). V důsledku nepřiměřené rychlosti bylo také usmrceno celkem 319 chodců a 498 jich bylo těžce zraněno.

Níže uvedená **tabulka a grafy znázorňují počty usmrčených a těžce zraněných osob v důsledku nepřiměřené rychlosti v období let 2012-2020.** Nejvyšší počet usmrčených a těžce zraněných osob byl v důsledku nepřiměřené rychlosti evidován v neděli v době mezi 16.-17. hodinou, za rizikové lze označit brzké ranní hodiny a podvečerní hodiny. Nejvíce osob (202) bylo v důsledku nepřiměřené rychlosti usmrceno v srpnu, nejvíce těžce zraněných osob bylo v důsledku nepřiměřené rychlosti evidováno v červnu (698). **Více než 35 % závažných následků v důsledku nepřiměřené rychlosti bylo evidováno u řidičů osobních automobilů.** Z pohledu věkové struktury bylo nejvíce usmrčených a těžce zraněných osob v důsledku nepřiměřené rychlosti evidováno v kategorii 25-34 let.

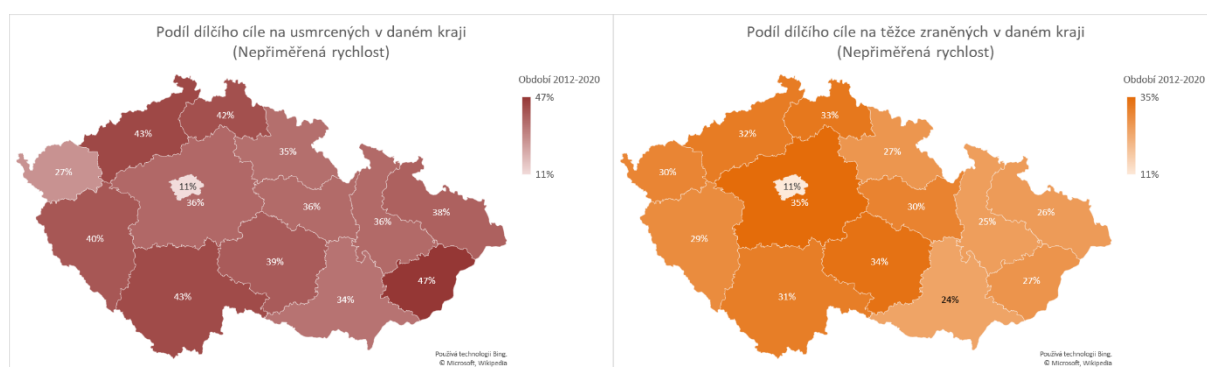


Dashboard: Usmrcení a těžce zranění v důsledku nepřiměřené rychlosti v období let 2012-2020



V období let 2012-2020 činil podíl usmrčených osob v důsledku nepřiměřené rychlosti na všech usmrčených osobách 37,3 %. Podíl těžce zraněných osob v důsledku nepřiměřené rychlosti na všech těžce zraněných byl 28,3 %. Srovnání jednotlivých krajů z pohledu podílu nepřiměřené rychlosti je uvedeno v následujících mapových schématech. **Nejvyšší podíl nepřiměřené rychlosti na všech usmrčených byl evidován ve Zlínském kraji (47 %), kde bylo v důsledku nepřiměřené rychlosti usmrceno celkem 120 osob.**

Nejvyšší podíl nepřiměřené rychlosti na všech těžce zraněných byl evidován ve Středočeském kraji (35 %), kde bylo v důsledku nepřiměřené rychlosti těžce zraněno celkem 1 209 osob.



Detailní informace jsou obsahem [18], resp. k problematice překračování rychlostí [20].



5.9 Nedání přednosti v jízdě (od 2017)

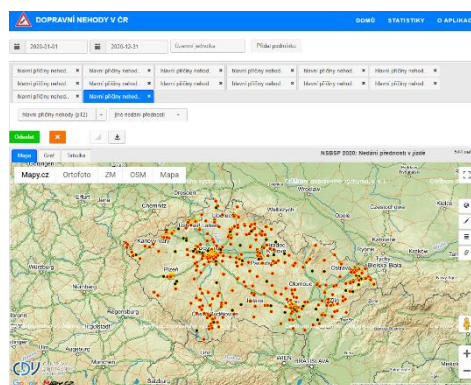
V prostoru křižovatek vzniká dle databáze HADN téměř 36 % nehod. Mezi rizikové křižovatky řadíme především křižovatky průsečné, což souvisí zejména s větším počtem kolizních bodů (téměř polovina nehod). Následují křižovatky stykové, kde dochází k přibližně 40 % nehod. Řidiči převážně selhává ve vnímání druhého účastníka, nejčastěji dochází k získání informací zaměřených jenom na částečnou složku situace (35,5 %), tzn. v důsledku zaměření pozornosti na jiné podněty v silničním provozu nevnímá řidiči potenciální nebezpečí (hrozící kolizní situaci) nebo v důsledku přetížení kognitivní pozornosti jinými podněty účastníka/potenciální nebezpečí přehlédne. [5]

V období let 2017-2020 bylo v důsledku nedání přednosti v jízdě usmrceno 334 osob, tj. oproti stanoveným předpokladům o 31 více (+10 %). Těžce zraněno pak bylo 2 424 osob, o 191 více (+9 %).

Dílčí cíl NSBSP		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2017-2020		
														Počet	Rozdíl	
Nedání přednosti v jízdě	Usmrcení	113	127	116	92	90	88	101	102	83	88	92	71	334	31	10%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	113	108	104	100	95	91	88	84	81	77	74	71	303		
	Těžce zranění	856	719	778	788	682	705	687	711	645	681	575	523	2 424	191	9%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	856	818	782	748	715	683	653	624	597	570	545	521	2 233		

V roce 2020 bylo v důsledku nedání přednosti v jízdě na pozemních komunikacích v ČR usmrceno 71 a těžce zraněno 523 osob (historicky nejméně). Předpoklad NSBSP v oblasti těžce zraněných v důsledku nedání přednosti v jízdě nebyl v roce 2020 splněn. Lokalizace nehod s usmrcením, resp. těžkým zraněním osob je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#).

Uvedený dílčí cíl byl zařazen do NSBSP v rámci její revize od roku 2017. Detailní informace jsou obsahem [18].



Více než 3 z 10 osob bylo v důsledku nedání přednosti v jízdě usmrceno na silnicích I. tříd. V období let 2017-2020 bylo mimo obec v důsledku nedání přednosti v jízdě usmrceno 53,9 % osob, 46,1 % pak v obci. Ve dne bylo usmrceno 282 osob (84,4 %), v noci pak 52 osob (15,6 %). Nejvíce (107, tj. 32 %) osob bylo usmrceno na silnicích I. tříd, 81 pak na silnicích II. tříd. Alkohol a návykové látky byly u viníků nehod v důsledku nepřiměřené rychlosti zjištěny při usmrcení 15 osob, tj. ve 4,49 % případů.

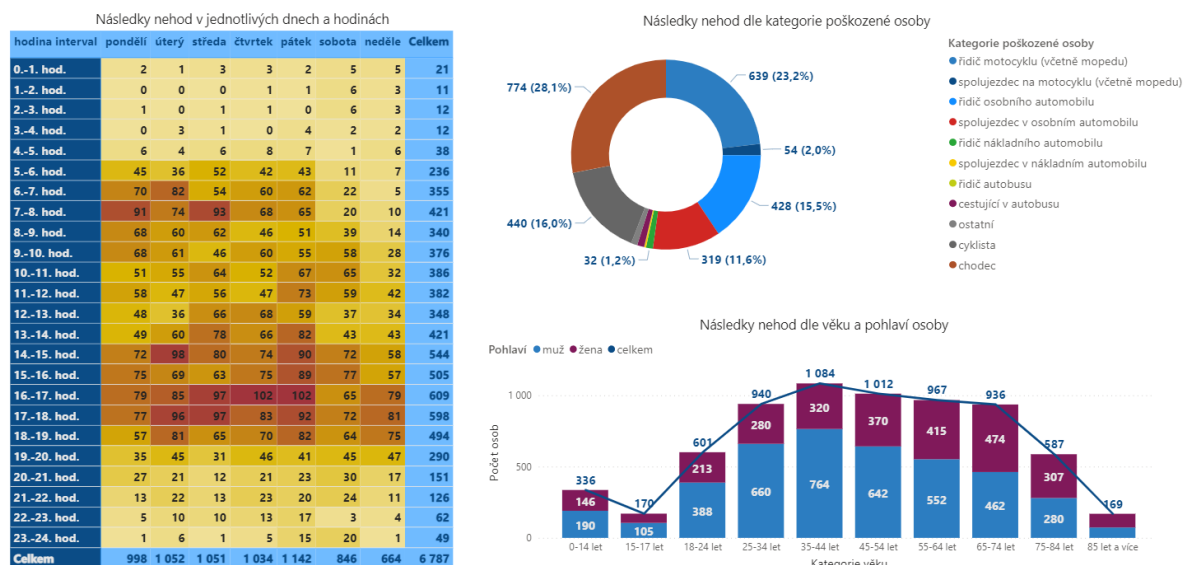
7 z 10 osob bylo v důsledku nedání přednosti v jízdě těžce zraněno v obci. V období let 2017-2020 bylo v obci v důsledku nedání přednosti v jízdě těžce zraněno 72,5 % osob, 27,5 % pak mimo obec. Ve dne bylo v důsledku nedání přednosti v jízdě těžce zraněno 1 997 osob (82,4 %), v noci pak 427 osob (17,6 %). Nejvíce (609, tj. 25,1 %) osob bylo těžce zraněno na silnicích I. tříd, 532 potom na silnicích II. tříd. Alkohol a návykové látky byly u viníků nehod v důsledku nedání přednosti v jízdě zjištěny při těžkých zranění 77 osob, tj. ve 3,17 % případů.

V důsledku nedání přednosti v jízdě bylo v daném období usmrceno celkem 76 chodců a 698 jich bylo těžce zraněno, následovali řidiči motocyklů (64 usmrcených a 575 těžce zraněných). V důsledku nedání

přednosti v jízdě bylo také usmrceno celkem 94 řidičů osobních automobilů a 334 jich bylo potom těžce zraněno.

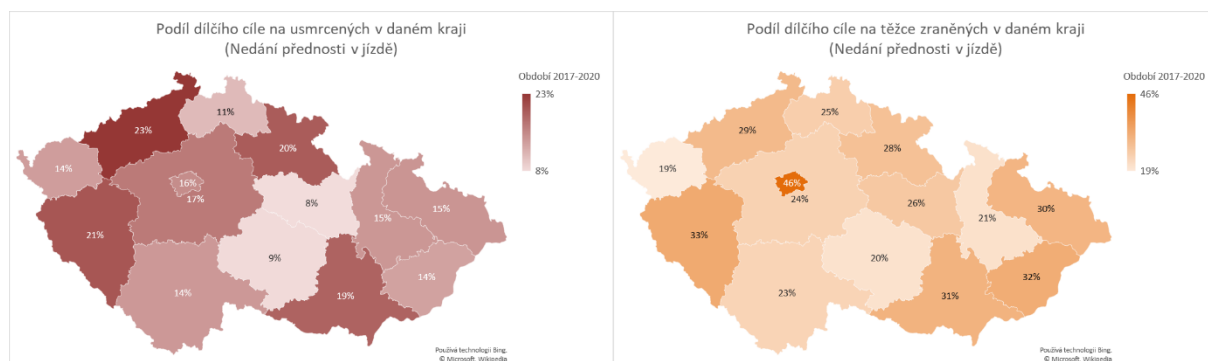
Níže uvedená tabulka a grafy znázorňují počty usmrcených a těžce zraněných osob v důsledku nedání přednosti v jízdě v období let 2017-2020. Nejvyšší počet usmrcených a těžce zraněných osob bylo v důsledku nedání přednosti v jízdě evidováno ve středu v době mezi 17-18. hodinou, za rizikové lze označit brzké ranní hodiny a odpolední hodiny. Nejvíce osob (38) bylo v důsledku nedání přednosti v jízdě usmrceno v červnu, nejvíce těžce zraněných osob v důsledku nedání přednosti v jízdě potom v srpnu (272). Z pohledu věkové struktury bylo nejvíce usmrcených a těžce zraněných osob v důsledku nedání přednosti v jízdě evidováno v kategorii 45-54 let. **Nejvíce závažných následků v důsledku nedání přednosti v jízdě bylo evidováno u chodců (774, tj. 28,1 %).**

Dashboard: Usmrcení a těžce zranění v důsledku nedání přednosti v jízdě v období let 2017-2020



V období let 2017-2020 činil podíl usmrcených osob v důsledku nedání přednosti v jízdě na všech usmrcených osobách 16,1 %. Podíl těžce zraněných osob v důsledku nedání přednosti v jízdě na všech těžce zraněných byl 27,8 %. Srovnání jednotlivých krajů z pohledu podílu nedání přednosti v jízdě je uvedeno v následujících mapových schématech. **Nejvyšší podíl nedání přednosti v jízdě na všech usmrcených byl evidován v Ústeckém kraji (23 %), kde bylo v důsledku nedání přednosti v jízdě usmrceno celkem 39 osob. Nejvyšší podíl nedání přednosti v jízdě na všech těžce zraněných byl evidován v hlavním městě Praze (46 %), kde bylo v důsledku nedání přednosti v jízdě těžce zraněno celkem 216 osob.**





5.10 Nesprávné předjíždění (od 2017)

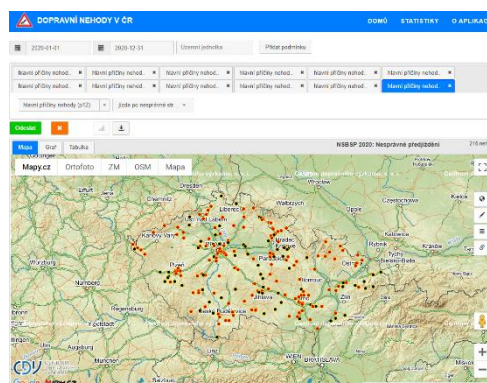
Předjíždění je komplexní proces a vyžaduje složitá rozhodnutí ze strany řidiče. Rizikovými aspekty u nehod v důsledku předjíždění bývají **záměrná porušení bezpečnostních pravidel (22 %), neočekávaní žádné překážky (20 %), chybné vyhodnocení vzdálenosti (15 %) řidičem**. [5]

V období let 2017-2020 bylo v důsledku nesprávného předjíždění usmrceno 381 osob, tj. oproti stanoveným předpokladům o 55 více (+17 %). Těžce zraněno pak bylo 1 009 osob, o 21 více (+2 %).

Dílčí cíl NSBSP		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2017-2020		
														Počet	Rozdíl	
Nesprávné předjíždění	Usmrcení	125	127	114	131	105	122	109	95	88	97	113	83	381	55	17%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	125	119	114	109	104	100	95	91	87	83	80	76	326		
	Těžce zranění	385	324	333	324	316	311	303	277	241	288	259	221	1 009	21	2%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	385	367	351	335	319	305	291	277	265	253	241	230	988		

V roce 2020 bylo v důsledku nesprávného předjíždění na pozemních komunikacích v ČR **usmrceno 83 a těžce zraněno 221 osob**. Předpoklad NSBSP v oblasti usmrcených v důsledku nesprávného předjíždění nebyl v roce 2020 splněn. Lokalizace nehod s usmrcením, resp. těžkým zraněním osob je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#).

Uvedený dílčí cíl byl zařazen do NSBSP v rámci její revize od roku 2017.



9 z 10 osob bylo v důsledku nesprávného předjíždění usmrceno mimo obec. V období let 2017-2020 bylo mimo obec v důsledku nesprávného předjíždění usmrceno 89,8 % osob, 10,2 % pak v obci. Ve dne bylo usmrceno 297 osob (78 %), v noci pak 84 osob (22 %). Nejvíce (245, tj. 64,3 %) osob bylo usmrceno na silnicích I. tříd, 83 pak na silnicích II. tříd. Alkohol a návykové látky byly u viníků nehod v důsledku nesprávného předjíždění zjištěny při usmrcení 31 osob, tj. v 8,14 % případů.

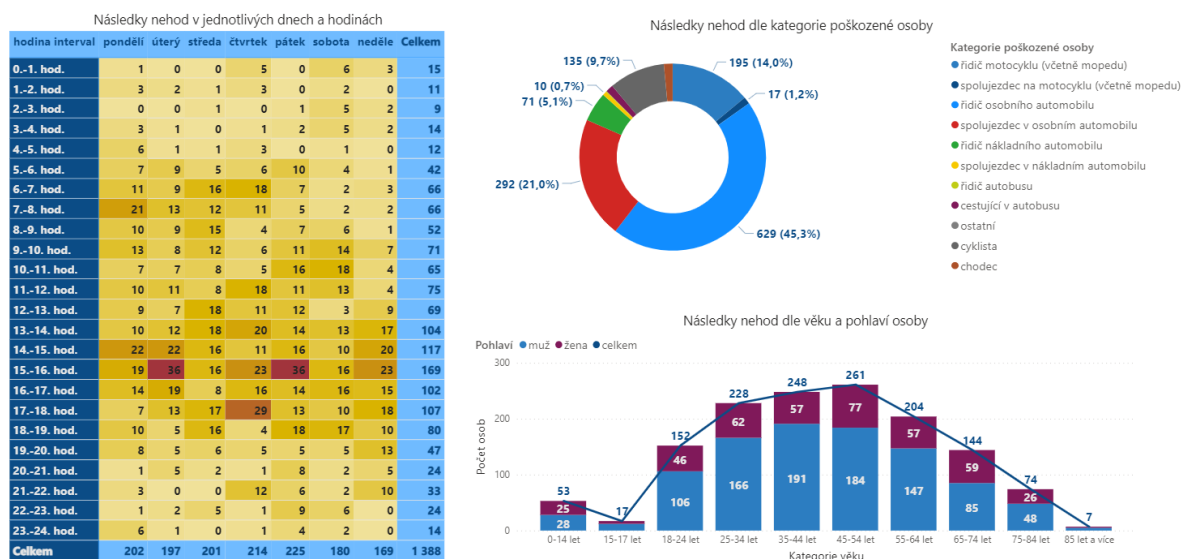
Více než 7 z 10 osob bylo v důsledku nesprávného předjíždění těžce zraněno mimo obec. V období let 2017-2020 bylo mimo obec v důsledku nesprávného předjíždění těžce zraněno 73,8 % osob, 26,2 % pak v obci. Ve dne bylo v důsledku nesprávného předjíždění těžce zraněno 851 osob (84,3 %), v noci pak 158 osob (15,7 %). Nejvíce (445, tj. 44,1 %) osob bylo těžce zraněno na silnicích I. tříd, 317 potom na silnicích II. tříd. Alkohol a návykové látky byly u viníků nehod v důsledku nesprávného předjíždění zjištěny při těžkých zranění 72 osob, tj. v 7,13 % případů.

V důsledku nesprávného předjíždění bylo v daném období usmrceno celkem 221 řidičů osobních automobilů a 408 jich bylo těžce zraněno, následovali spolujezdcí v osobních automobilech (72 usmrcených a 220 těžce zraněných) a řidiči motocyklů (43 usmrcených a 152 těžce zraněných).

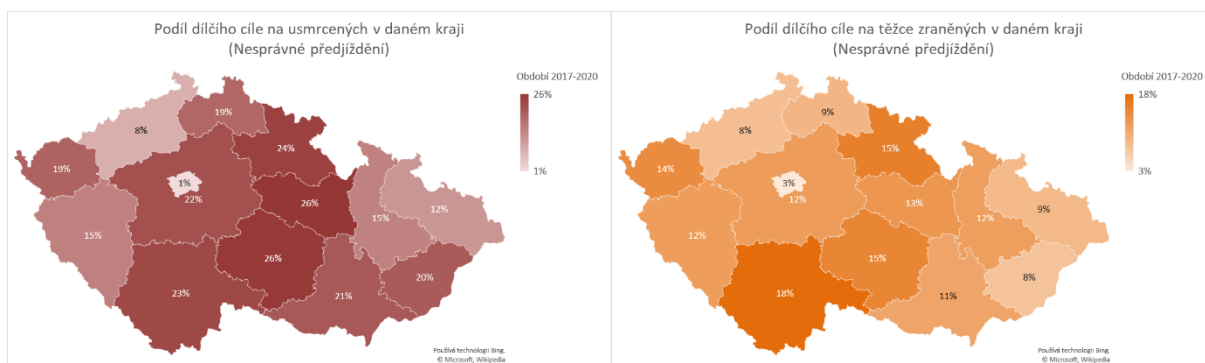
Níže uvedená **tabulka a grafy znázorňují počty usmrcených a těžce zraněných osob v důsledku nesprávného předjíždění v období let 2017-2020**. Nejvyšší počet usmrcených a těžce zraněných osob byl v důsledku nesprávného předjíždění evidován v úterý a pátek v době mezi 15-16. hodinou, za rizikové lze označit brzké dopolední hodiny a odpolední hodiny. Nejvíce osob bylo v důsledku nesprávného předjíždění usmrceno v červenci a srpnu (shodně 48), nejvíce těžce zraněných osob bylo

v důsledku nesprávného předjíždění evidováno v červnu (134). Z pohledu věkové struktury bylo nejvíce usmrčených a těžce zraněných osob v důsledku nesprávného předjíždění evidováno v kategorii 45-54 let. **Nejvíce závažných následků v důsledku nesprávného předjíždění bylo evidováno u řidičů osobních automobilů (629, tj. 45,3 %).**

Dashboard: Usmrcení a těžce zranění v důsledku nesprávného předjíždění v období let 2017-2020



V období let 2017-2020 činil podíl usmrčených osob v důsledku nesprávného předjíždění na všech usmrčených osobách 18,4 %. Podíl těžce zraněných osob v důsledku nesprávného předjíždění na všech těžce zraněných byl 11,6 %. Srovnání jednotlivých krajů z pohledu podílu nesprávného předjíždění je uvedeno v následujících mapových schématech. **Nejvyšší podíl nesprávného předjíždění na všech usmrčených byl evidován na Vysočině (26 %),** kde bylo v důsledku uvedené příčiny usmrceno celkem 36 osob, a také v **Pardubickém kraji (26% podíl, 31 usmrčených).** **Nejvyšší podíl nesprávného předjíždění na všech těžce zraněných byl evidován v Jihočeském kraji (18 %),** kde bylo v důsledku nesprávného předjíždění těžce zraněno celkem 171 osob.



Detailní informace jsou obsahem [18].



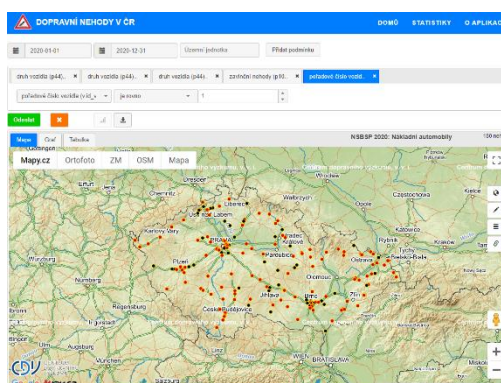
5.11 Nákladní automobily (od 2017)

S ohledem na charakter dopravních nehod s účastí nákladních vozidel je třeba poukázat mj. na **výhled z nákladního vozidla**, zejména na častý jev zejména řidičů mezinárodní kamionové dopravy – omezení výhledu množstvím předmětů umístěných za čelním sklem. [5]

V období let 2017-2020 bylo vinou řidičů nákladních automobilů usmrceno 264 osob, tj. oproti stanoveným předpokladům o 34 více (+15 %). Těžce zraněno pak bylo 736 osob, o 8 méně (-1 %).

Dílčí cíl NSBSP		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2017-2020		
														Počet	Rozdíl	
Nákladní automobily	Usmrcení	105	90	87	86	72	67	74	80	74	56	68	66	264	34	15%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	105	99	92	87	81	76	72	67	63	59	55	52	230		
	Těžce zranění	313	246	271	233	224	215	214	213	179	225	182	150	736	-8	-1%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	313	296	280	265	251	238	225	213	202	191	181	171	744		

V roce 2020 bylo vinou řidičů nákladních automobilů na pozemních komunikacích v ČR usmrceno 66 a těžce zraněno 150 osob. Předpoklad NSBSP v oblasti usmrčených vinou řidičů nákladních automobilů nebyl v roce 2020 splněn. Lokalizace nehod s usmrcením, resp. těžkým zraněním osob je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#). Uvedený dílčí cíl byl zařazen do NSBSP v rámci její revize od roku 2017.



Více než 6 z 10 nehod bylo vinou řidičů nákladních automobilů evidováno mimo obec. V období let 2017-2020 bylo mimo obec vinou řidičů nákladních automobilů usmrceno 64,5 % osob, 35,5 % pak v obci. Ve dne bylo vinou řidičů nákladních automobilů usmrceno 195 osob (74,4 %), v noci pak 67 osob (25,6 %). Nejvíce (93, tj. 35,5 %) osob bylo vinou řidičů nákladních automobilů usmrceno na silnicích I. tříd, 51 pak na silnicích II. tříd. Alkohol a návykové látky byly u viníků nehod zjištěny v 5,73 % případů (15 usmrčených osob). Nejvíce usmrčených osob bylo vinou řidičů nákladních automobilů evidováno v kategorii N1 (126), následovali řidiči kategorie N3 (94 osob) a řidiči kategorie N2 (42 osob).

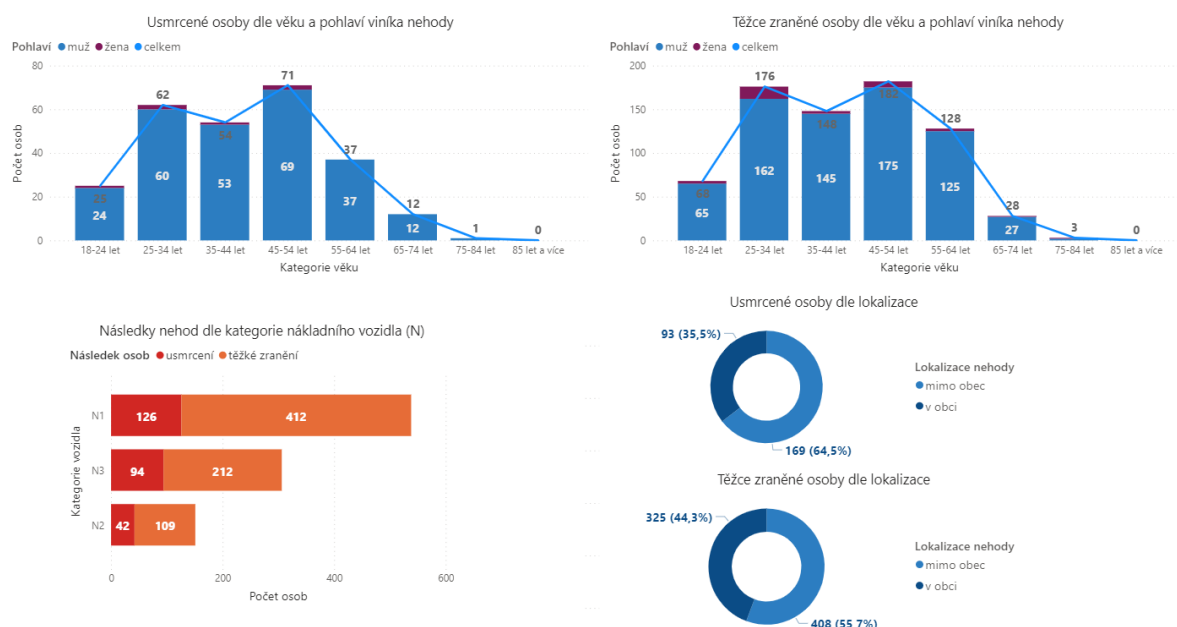
Téměř 6 z 10 nehod bylo vinou řidičů nákladních automobilů evidováno mimo obec. V uvedeném období bylo mimo obec vinou řidičů nákladních automobilů těžce zraněno 408 osob (55,7 %), v obci pak 325 osob (44,3 %). Ve dne bylo vinou řidičů nákladních automobilů těžce zraněno 624 osob (85,1 %), v noci pak 109 osob (14,9 %). Nejvíce (251, tj. 28,4 %) osob bylo vinou řidičů nákladních automobilů těžce zraněno na silnicích I. tříd. Alkohol a návykové látky byly u viníků nehod zjištěny ve 3,68 % případů (27 těžce zraněných osob). Nejvíce těžce zraněných osob bylo vinou řidičů nákladních automobilů evidováno v kategorii N1 (412), následovali řidiči kategorie N3 (212 osob) a řidiči kategorie N2 (109 osob).

Nejvyšší počet usmrčených (10) vinou řidičů nákladních automobilů byl evidován v pondělí v době mezi 11.-12. hodinou, nejvyšší počet těžce zraněných byl potom evidován v pondělí mezi 9.-10. hodinou, v úterý mezi 14.-15. hodinou a v pátek mezi 10.-11. hodinou (v každém 18 těžce zraněných).

Nepřiměřená rychlost byla dominantní příčinou v oblasti usmrčených (64), v případě těžce zraněných pak dominovalo nedání přednosti v jízdě (221).

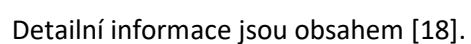
Níže uvedené grafy znázorňují počty usmrčených a těžce zraněných osob vinou řidičů nákladních automobilů v období let 2017-2020. Nejvíce osob (shodně 32) bylo vinou řidičů nákladních automobilů usmrceno v červnu a srpnu, nejvíce těžce zraněných osob bylo vinou řidičů nákladních automobilů evidováno v červenci (92). Z pohledu věkové struktury bylo vinou řidičů nákladních automobilů nejvíce usmrčených evidováno v kategorii 45-54 let. Nejvíce těžkých zranění bylo vinou řidičů nákladních automobilů potom evidováno v kategoriích 25-34 let a 45-54 let.

Dashboard: Usmrcení a těžce zranění vinou řidičů nákladních automobilů v období let 2017-2020



V období let 2017-2020 činil podíl usmrčených osob vinou řidičů nákladních automobilů na všech usmrčených osobách 12,6 %. Podíl těžce zraněných osob vinou řidičů nákladních automobilů na všech těžce zraněných byl 8,9 %. Srovnání jednotlivých krajů z pohledu podílu nákladních automobilů je uvedeno v následujících mapových schématech. **Nejvyšší podíl nákladních automobilů na všech usmrčených byl evidován na Vysočině (21 %), kde bylo vinou řidičů nákladních automobilů usmrceno celkem 29 osob. Nejvyšší podíl nákladních automobilů na všech těžce zraněných byl evidován také na Vysočině (12 %), kde bylo vinou řidičů nákladních automobilů těžce zraněno celkem 58 osob.**





6. Infrastruktura

V období 2012-2020 bylo oproti předpokladům stanoveným NSBSP usmrceno o 19 % více, naopak o 2 % méně osob bylo těžce zraněno.

6.1 Druh komunikace

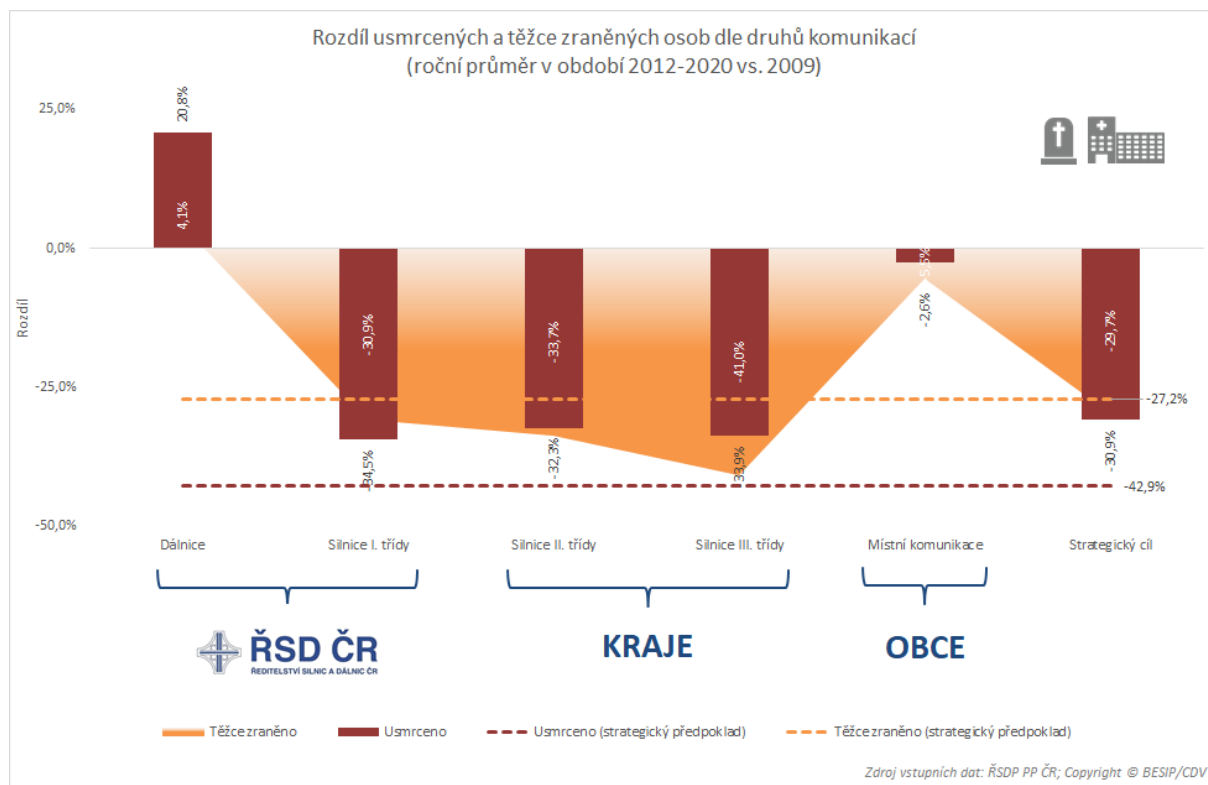
Z pohledů jednotlivých druhů komunikací byla situace značně rozdílná. **Nejvíce osob bylo usmrceno na silnicích I. třídy, následovaly silnice II., resp. III. třídy.** Relativní překročení vytyčeného cíle v oblasti usmrčených osob bylo na všech uvedených druzích komunikací překročeno v období 2012-2020 obdobně (pozn. v rozmezí 15-17 %). **Z pohledu plnění NSBSP lze hodnotit místní komunikace jako jednoznačně nejhorší – v oblasti usmrčených osob byl předpoklad překročen o 66 % (+184 osob), u těžce zraněných pak o 31 % (+959 osob).** K nejvyššímu relativnímu překročení předpokladů NSBSP došlo na dálnicích, kde oproti stanoveným předpokladům bylo v období 2012-2020 usmrceno o 114 osob více (+100 %) a o 174 osob více bylo vážně zraněno (+42 %).

Druh komunikace		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020	
														Počet	Rozdíl
Dálnice	Usmrcení	24	25	21	20	23	24	30	42	25	33	31	33	261	138
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	24	22	20	19	17	16	15	13	12	11	10	10	123	112%
	Těžce zranění	70	47	82	59	67	78	52	85	91	75	83	66	656	198
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	70	67	64	61	58	56	53	51	48	46	44	42	458	43%
Silnice I. třídy	Usmrcení	325	286	298	277	220	220	254	193	186	214	203	148	1 915	244
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	325	299	275	253	233	214	197	181	167	154	141	130	1 671	15%
	Těžce zranění	892	777	756	696	709	689	687	632	563	630	510	429	5 545	-297
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	892	852	813	776	741	707	675	645	615	587	561	535	5 842	-5%
Silnice II. třídy	Usmrcení	199	177	157	143	136	164	150	124	117	133	135	110	1 212	189
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	199	183	168	155	143	131	121	111	102	94	87	80	1 023	18%
	Těžce zranění	880	611	790	733	645	659	559	596	554	576	495	436	5 253	-511
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	880	840	802	766	731	698	666	636	607	579	553	528	5 764	-9%
Silnice III. třídy	Usmrcení	150	132	118	130	98	121	117	89	87	87	88	76	893	122
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	150	138	127	117	108	99	91	84	77	71	65	60	771	16%
	Těžce zranění	721	532	577	573	453	480	449	418	411	393	357	295	3 829	-893
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	721	688	657	627	599	572	546	521	497	475	453	433	4 722	-19%
Sledovaná křižovatka	Usmrcení	18	10	12	10	6	6	2	10	7	7	5	3	56	-37
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	18	17	15	14	13	12	11	10	9	9	8	7	93	-39%
	Těžce zranění	116	77	85	89	88	85	83	74	73	69	73	52	686	-74
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	116	111	106	101	96	92	88	84	80	76	73	70	760	-10%
Sledovaná komunikace	Usmrcení	44	37	44	35	36	30	23	24	25	31	27	28	259	33
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	44	40	37	34	32	29	27	25	23	21	19	18	226	14%
	Těžce zranění	280	253	227	247	236	213	167	212	164	194	140	143	1 716	-118
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	280	267	255	244	233	222	212	202	193	184	176	168	1 834	-6%
Místní komunikace	Usmrcení	59	82	52	61	57	60	74	55	52	52	53	53	517	214
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	59	54	50	46	42	39	36	33	30	28	26	24	303	70%
	Těžce zranění	514	495	530	558	547	520	507	519	456	478	432	354	4 371	1 004
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	514	491	468	447	427	408	389	371	355	338	323	308	3 367	30%
Účelová komunikace - polní, lesní cesty apod.	Usmrcení	5	1	0	1	2	2	2	3	1	2	3	4	20	-6
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	5	5	4	4	4	3	3	3	3	2	2	2	26	-22%
	Těžce zranění	19	1	11	5	6	6	10	7	10	12	3	8	67	-57
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	19	18	17	17	16	15	14	14	13	13	12	11	124	-46%
Účelová komunikace - ostatní	Usmrcení	8	3	5	4	5	2	8	5	2	6	2	5	39	-2
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	8	7	7	6	6	5	5	4	4	4	3	3	41	-5%
	Těžce zranění	44	30	34	26	31	32	26	37	17	38	17	24	248	-40
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	44	42	40	38	37	35	33	32	30	29	28	26	288	-14%

Od 1. 1. 2016 došlo k přeznačení téměř všech rychlostních silnic na dálnice, síť dálnic se tak významně rozšířila. CDV podrobilo toto opatření analýze dopadu na vývoj usmrčených a těžce zraněných osob na dálnicích. Lze konstatovat, že po roce 2016 nedošlo k reálnému nárůstu počtu usmrčených a těžce

zraněných osob na dálnicích. Daný nárůst byl důsledkem „úředního přeznačení“ silnic z roku 2016 a rozšíření dálniční sítě o cca 440 km. Zároveň ani nedocházelo k reálnému snižování počtu usmrčených a těžce zraněných osob na dálnicích v období 2013-2019. Obdobně lze komentovat i přeznačení rychlostních silnic, jež nemělo na následky nehod vliv (nedošlo k reálnému nárůstu, a ani k poklesu počtu usmrčených a těžce zraněných osob na přeznačených silnicích).

Dle předpokladů NSBSP mělo být v období 2012-2020 usmrčeno o 42,9 % osob méně, reálně bylo usmrčeno jen o 29,7 % méně osob. **Pozitivně lze hodnotit poklesy těžce zraněných osob na silnicích III. tříd, nejvyšší progres ve snížení fatálních následků byl evidován na silnicích I. tříd.** Naopak nárůst oproti výchozímu roku jak v oblasti usmrčených, tak těžce zraněných osob byl evidován na dálnicích, kde bylo v období 2012-2020 evidováno 5 % usmrčených a 3 % těžce zraněných osob. **Velmi mírný, neuspokojivý, pokles byl evidován na místních komunikacích, kde bylo v uvedeném období evidováno 10 % usmrčených a téměř 20 % těžce zraněných osob** (nejčastěji chodci, cyklisté a motocyklisté, tzn. zranitelní účastníci silničního provozu). Detaily lze vyčíst z uvedeného grafu, kde jsou znázorněni správci jednotlivých komunikací, tzn. u dálnic a silnic I. tříd Ředitelství silnic a dálnic ČR, u silnic II. a III. tříd jsou to jednotlivé kraje a u místních komunikací pak obce.

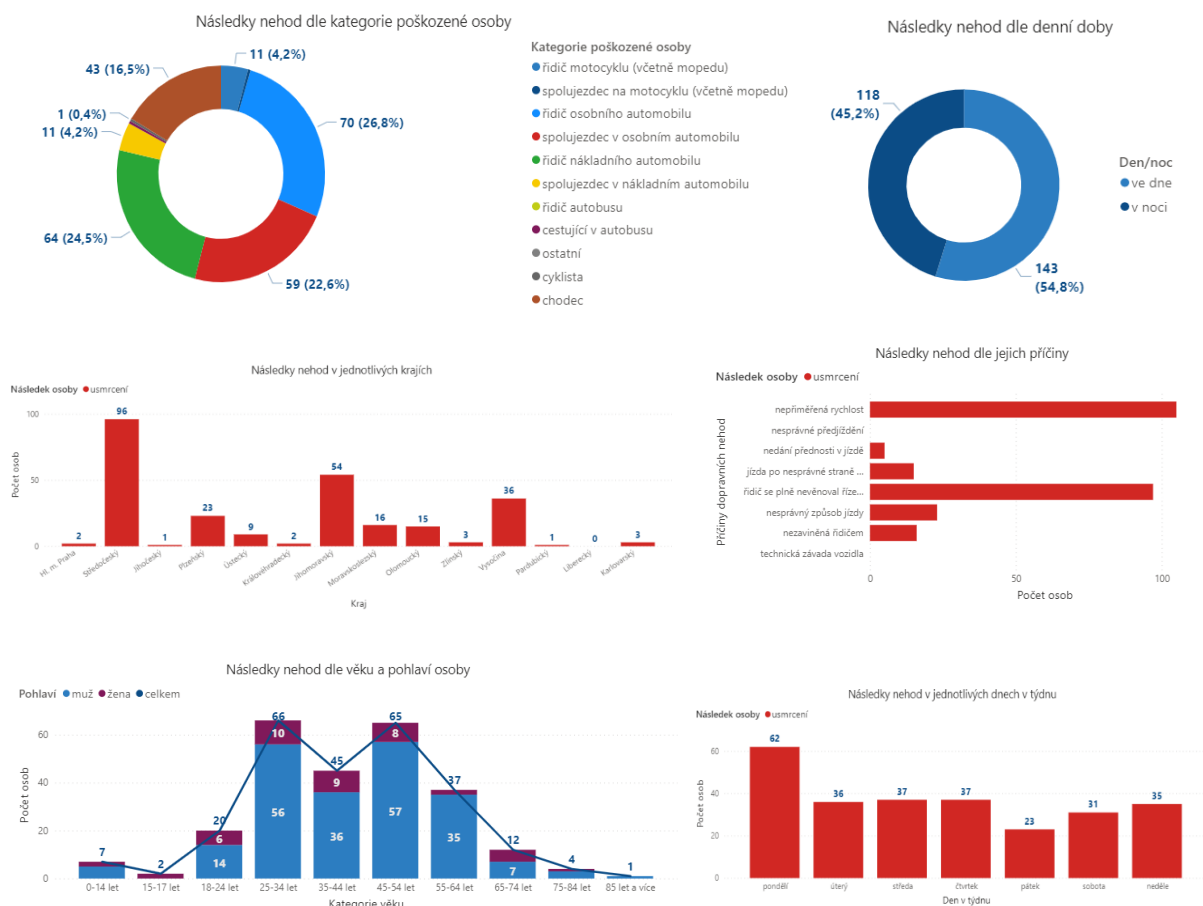


6.1.1 Dálnice

V období 2012-2020 bylo v důsledku dopravních nehod usmrceno na dálnicích 261 osob (216 mužů a 45 žen, tj. 17 %), v relativním srovnání vůči předpokladu tak došlo na tomto druhu komunikací k nejvyššímu překročení. Lokalizace těchto nehod je uvedena v mapě, příp. je k dispozici zde.



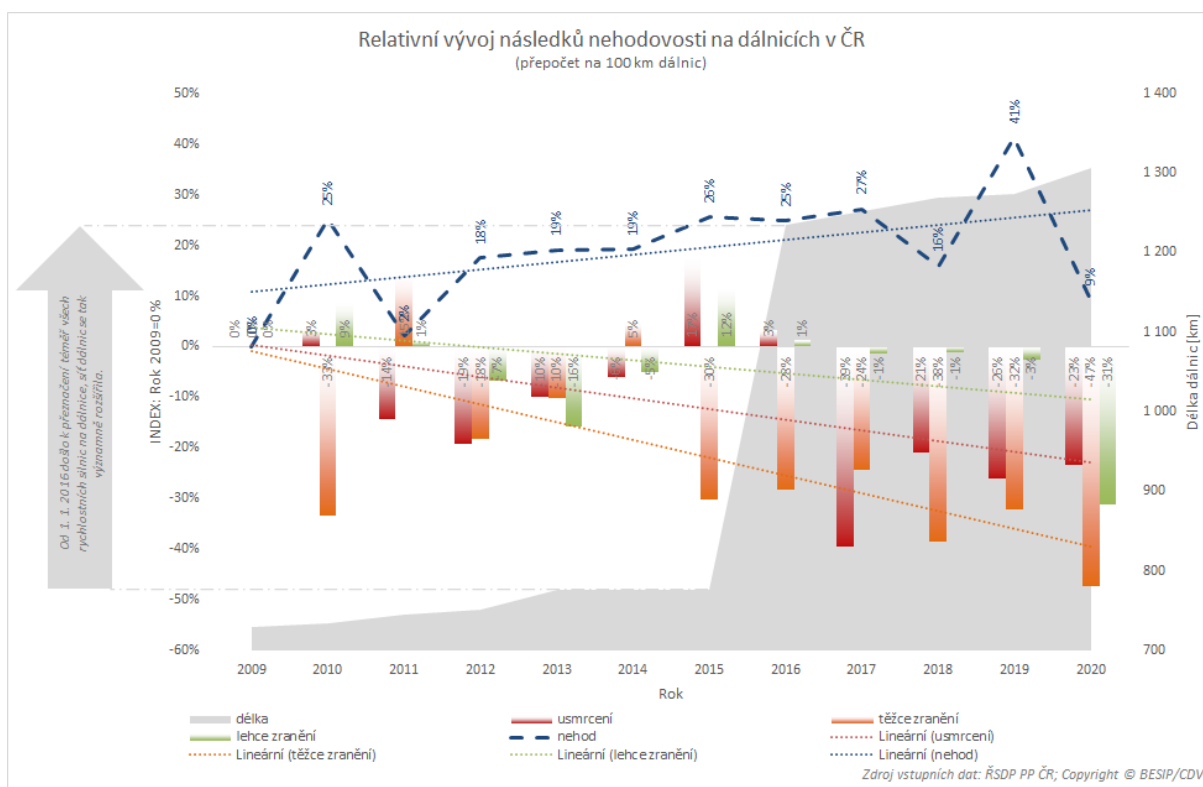
Nejvíce, 96 osob, bylo usmrceno na dálnicích ve Středočeském kraji. Téměř 55 % osob bylo usmrceno ve dne, **nejčastější příčinou byla nepřiměřená rychlost (105) a nevěnování se řízení (97)**. Nejvíce osob bylo usmrceno v pondělí (62), naopak nejméně v pátek (23). Z pohledu věkových kategorií bylo evidováno nejvíce usmrcených ve věku 25-34 let (66) a 45-54 let (65). **Nejčteněji zastoupené kategorie usmrcených osob: 27 % řidičů osobních vozidel, 25 % řidičů nákladních vozidel, 23 % spolujezdců v osobních vozidlech a 17 % chodců.**



V případě těžkých zranění, pak byly nejčteněji zastoupené kategorie: 32,2 % spolujezdců v osobních vozidlech, 31,6 % řidičů osobních vozidel, 13,9 % řidičů nákladních vozidel a 7,0 % chodců.



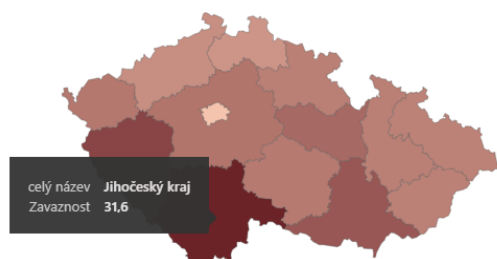
Vliv přeznačení rychlostních silnic na dálnice v roce 2016 na jejich délku je zřejmý z uvedeného grafu. Obecně lze konstatovat, že **navzdory zvyšujícímu se počtu nehod, dochází k poklesu následků nehod, nejmarkantněji v případě těžce zraněných osob.**



6.1.2 Silnice I. tříd

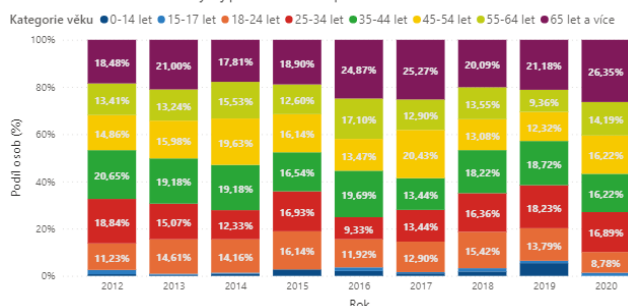
V období 2012-2020 bylo v důsledku dopravních nehod usmrceno na silnicích I. tříd 1 915 osob, z toho 292 ve Středočeském kraji (nejvíce). Nejvyšší závažnost nehod byla evidovaná v Jihočeském kraji (31,6 usmrcených na 1 000 nehod na silnicích I. třídy). Zatímco v roce 2012 byl podíl usmrcených osob ve věku 65 let a více 18,48 %, v roce 2020 již 26,35 %.

Závažnost nehod v jednotlivých krajích (čím tmavší barva, tím vyšší závažnost nehod)



Poznámka: Závažnost je vyjádřena jako počet usmrcených na 1 000 dopravních nehod. Po najetí myši na příslušný kraj se zobrazí hodnota závažnosti nehod v daném kraji.

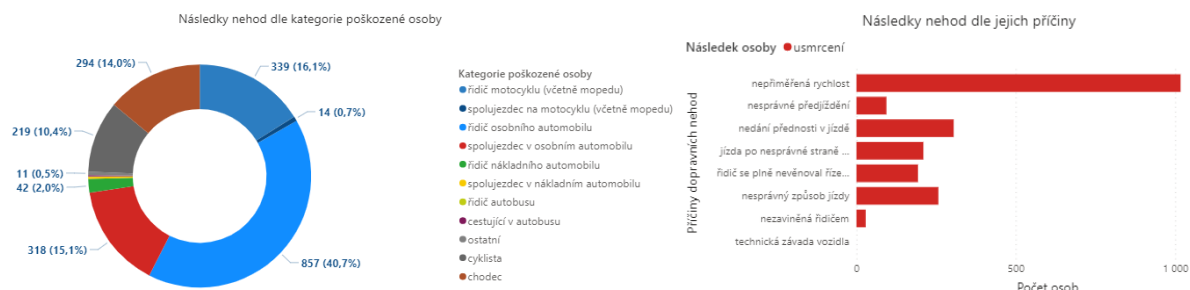
Vývoj podílů následků při nehodách dle věku



6.1.3 Silnice II. a III. tříd

V období 2012-2020 bylo v důsledku dopravních nehod usmrceno na silnicích II. a III. tříd 2 105 osob, z toho 408 ve Středočeském kraji (nejvíce). Nejvyšší závažnost nehod byla evidovaná v Jihočeském kraji (16,8 usmrcených na 1 000 nehod na silnicích II. a III. tříd). Zranitelní účastníci silničního provozu

(chodci, cyklisté a motocyklisté) se na silnicích II. a III. tříd na všech usmrčených osobách podíleli 41,2 %.



Přibližně 7 z 10 osob bylo usmrceno vinou řidičů osobních automobilů (68,4 %), 18,3 % osob bylo usmrceno vinou motocyklistů a 8,4 % pak vinou cyklistů.

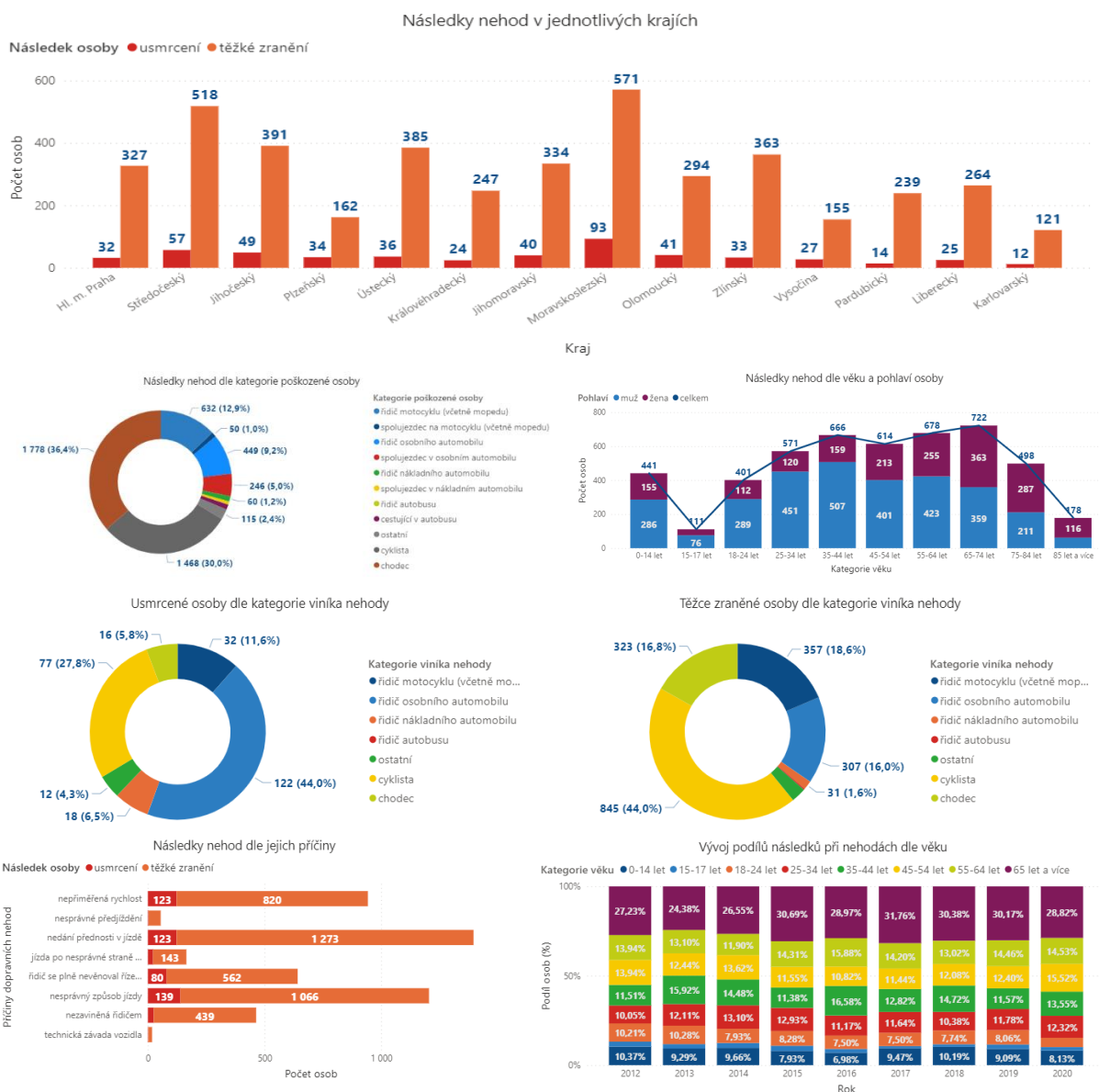
Téměř polovina osob (48,3 %) pak byla usmrcena v důsledku nepřiměřené rychlosti (celkem 1 017 usmrčených).



6.1.4 Místní komunikace

V období 2012-2020 bylo v důsledku dopravních nehod usmrceno na místních komunikacích 517 osob (381 mužů a 136 žen, tj. 26 %), v relativním srovnání vůči předpokladu tak došlo na tomto druhu komunikací k významnému překročení (+70 % v případě usmrcených a +30 % v případě těžce zraněných).

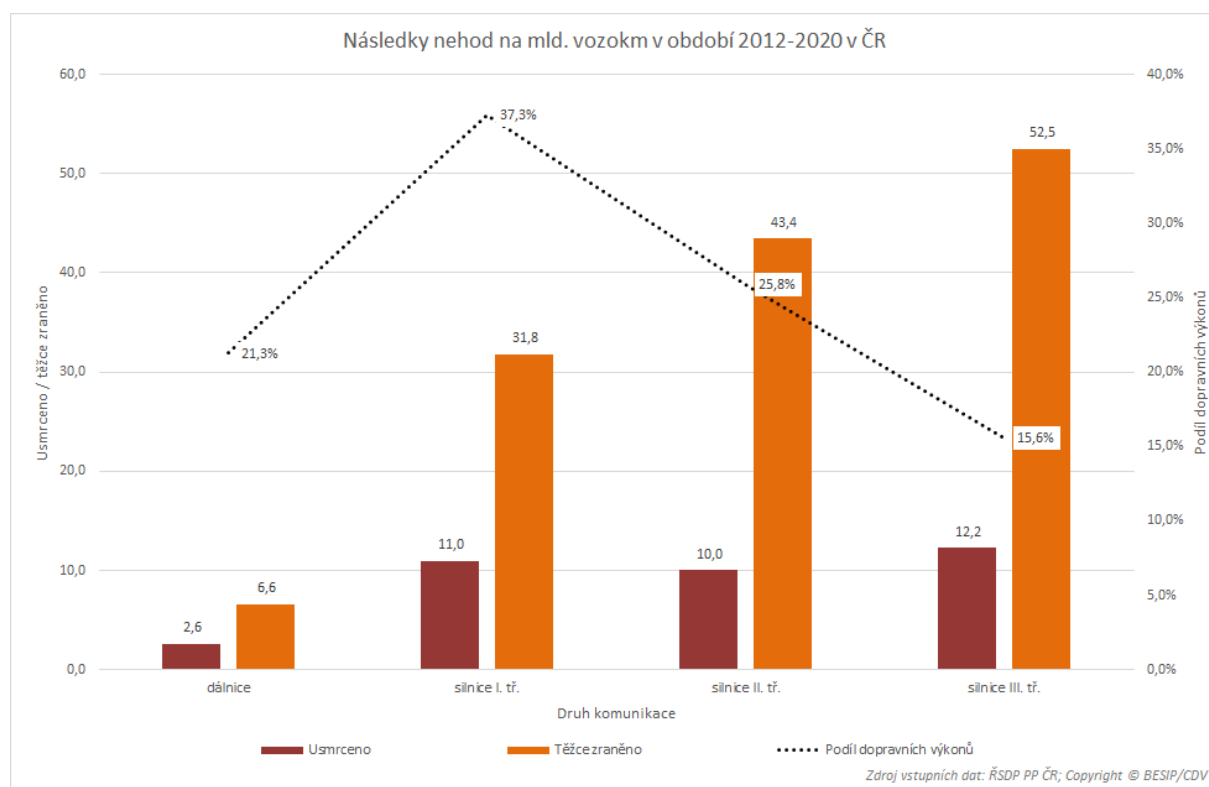
Nejvíce usmrcených (93) a těžce zraněných osob (571) bylo na místních komunikacích evidováno v Moravskoslezském kraji. 80 % osob bylo usmrceno a těžce zraněno ve dne, nejčastější příčinou byl v případě usmrcených osob nesprávný způsob jízdy (139), v případě těžce zraněných pak nedání přednosti v jízdě (1 273). Nejvíce osob bylo usmrceno v pátek (88), těžce zraněno v pondělí (708). Z pohledu věkových kategorií bylo evidováno nejvíce usmrcených a těžce zraněných ve věku 65-74 let (722). Nejčteněji zastoupené kategorie usmrcených a těžce zraněných osob: 36 % chodců, 30 % cyklistů, 13 % řidičů motocyklů a 9 % řidičů osobních automobilů.



6.1.5. Dopravní výkon

Objektivní posouzení nehodovosti na jednotlivých druzích komunikací poskytuje jejich komparace s dopravním výkonem, který je odvozován z celostátního sčítání dopravy; je k dispozici pro dálnice a silnice I., II. a III. třídy. Nejvyšší (37,3 %) podíl dopravních výkonů byl v období 2012-2020 evidován na silnicích I. třídy, čtvrtinový pak na silnicích II. třídy (25,8 %) a dálnicích (25,3 %). Nejnižší podíl (15,6 %) byl pak evidován na silnicích III. třídy.

Nejbezpečnější komunikace? Dálnice. Závažné následky vztažené k dopravnímu výkonu byly na nich více než čtyřnásobně nižší než na silnicích I. třídy (4,2x v případě usmrcených, 4,8x v případě těžce zraněných). Zajímavé je srovnání dálnic a silnic II. třídy, které se na dopravních výkonech podílely podobně, na silnicích II. třídy bylo oproti dálnicím (v relativním srovnání na mld. vozokm) v období 2012-2020 usmrceno 3,8x více osob, těžce zraněno 6,6x více osob. Vyšší počty těžce zraněných na komunikacích nižších tříd jsou dány mj. vyšším výskytem zranitelných účastníků silničního provozu (chodci, cyklisté, motocyklisté).



Meziročně došlo v roce 2020 k přírůstkům (dopravní výkon/usmrcení/těžce zranění):

- dálnice (-13 % / +6 % / -20 %)
- silnice I. tříd (-7 % / -27 % / -16 %)
- silnice II. tříd (-9 % / -19 % / -12 %)
- silnice III. tříd (-9 % / -14 % / -17 %)



6.2 Směrové poměry komunikace

Z pohledů jednotlivých směrových poměrů komunikací byla situace značně rozdílná. **Nejvíce osob bylo v období let 2012-2020 usmrceno (2 441) a těžce zraněno (9 567) na přímých úsecích**, s 1 154 usmrčenými a 4 291 těžce zraněnými následovaly zatáčky. **Z pohledu plnění NSBSP došlo k relativnímu překročení vytyčených cílů v oblasti usmrčených osob na přímých úsecích (o 415 osob, tj. +20 %), v zatáčkách (o 352 osob, tj. +44 %), ale také na 3 ramenných křižovatkách (o 160 osob, tj. +52 %) a 4 ramenných křižovatkách (o 25 osob, tj. +7 %); v oblasti těžce zraněných osob pak na okružních křižovatkách (o 124 osob, tj. +136 %; pozn. je nutné si však uvědomit, že počet okružních křižovatek v uplynulé dekádě významně vzrostl).** Naopak z dlouhodobého hlediska lze „relativně pozitivně“ hodnotit bilanci na přímých úsecích po projetí zatáčky, kde bylo oproti předpokladům NSBSP usmrceno o 38 osob méně (-5 %), resp. o 487 osob méně bylo těžce zraněno (-17 %).



Směrové poměry komunikace		2009	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2020	
												Počet	Rozdíl
přímý úsek	Usmrcení	394	332	283	298	330	249	236	242	255	216	2 441	415 20%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	394	307	282	260	239	220	202	186	171	158	2 026	
	Těžce zranění	1 476	1 277	1 187	1 200	1 068	1 081	993	1 077	915	769	9 567	-100 -1%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	1 476	1 284	1 226	1 170	1 117	1 067	1 018	972	928	886	9 667	
přímý úsek po projetí zatáčky	Usmrcení	144	93	69	84	82	86	69	86	74	59	702	-38 -5%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	144	112	103	95	87	80	74	68	63	58	740	
	Těžce zranění	437	363	295	292	245	265	256	268	210	181	2 375	-487 -17%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	437	380	363	346	331	316	301	288	275	262	2 862	
zatáčka	Usmrcení	156	147	117	142	151	115	102	136	126	118	1 154	352 44%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	156	122	112	103	95	87	80	74	68	62	802	
	Těžce zranění	669	541	535	544	493	500	461	462	403	352	4 291	-91 -2%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	669	582	556	530	506	483	461	441	420	401	4 382	
křižovatka 4 ramenná	Usmrcení	70	45	52	37	47	45	41	43	48	27	385	25 7%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	70	55	50	46	42	39	36	33	30	28	360	
	Těžce zranění	454	382	349	327	341	356	270	301	285	197	2 808	-166 -6%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	454	395	377	360	344	328	313	299	285	272	2 974	
křižovatka 3 ramenná	Usmrcení	60	62	60	64	46	49	50	56	41	40	468	160 52%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	60	47	43	40	36	33	31	28	26	24	308	
	Těžce zranění	473	391	389	367	360	342	339	328	268	271	3 055	-43 -1%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	473	412	393	375	358	342	326	311	297	284	3 098	
křižovatka 5 a více ramenná	Usmrcení	4	0	0	2	1	1	1	1	1	0	7	-14 -66%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	4	3	3	3	2	2	2	2	2	2	21	
	Těžce zranění	13	9	5	10	10	10	2	5	3	5	59	-26 -31%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	13	11	11	10	10	9	9	9	8	8	85	
okružní křižovatka	Usmrcení	4	2	2	2	3	0	3	1	2	0	15	-6 -27%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	4	3	3	3	2	2	2	2	2	2	21	
	Těžce zranění	14	23	22	22	23	26	18	24	26	32	216	124 136%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	14	12	12	11	11	10	10	9	9	8	92	

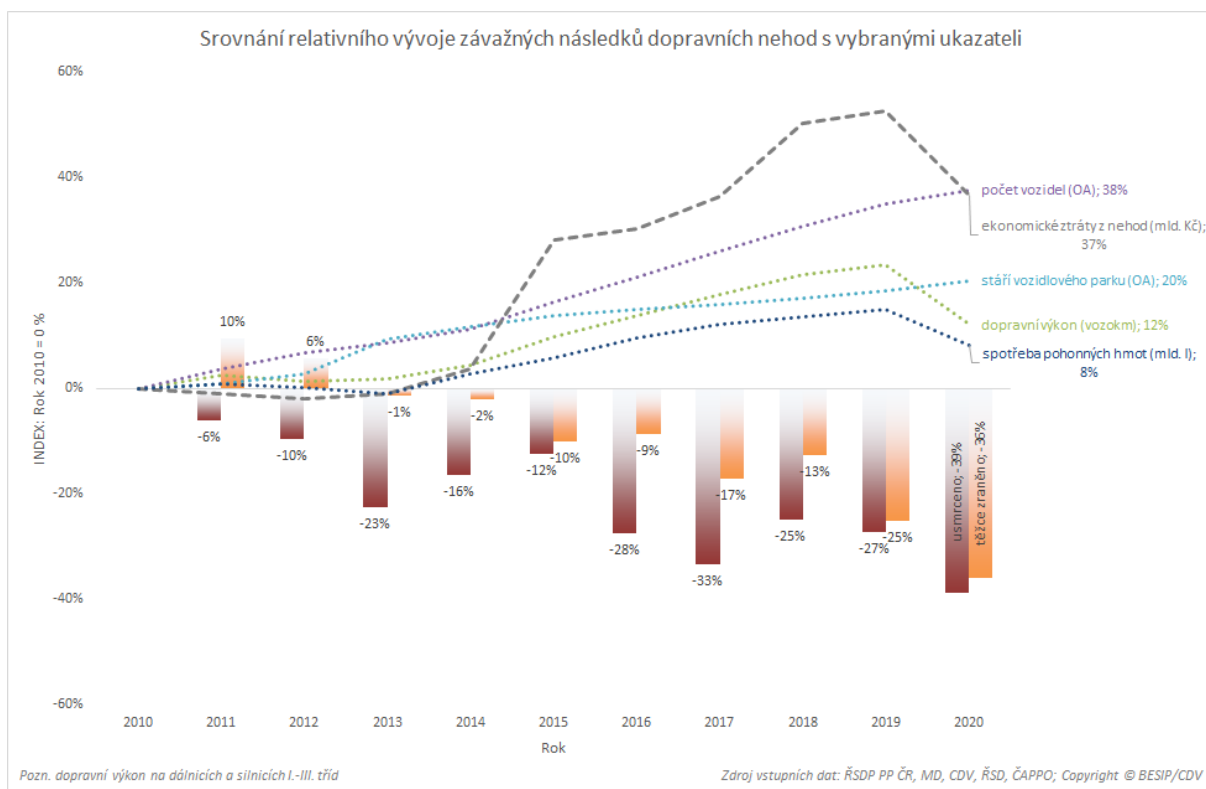
Detailní informace o místech, kde docházelo v uplynulém období k nehodám s usmrcením, resp. s těžkými zraněními jsou součástí aplikace **DOPRAVNÍ NEHODY V ČR**. [7]



7. Klíčová opatření v roce 2020

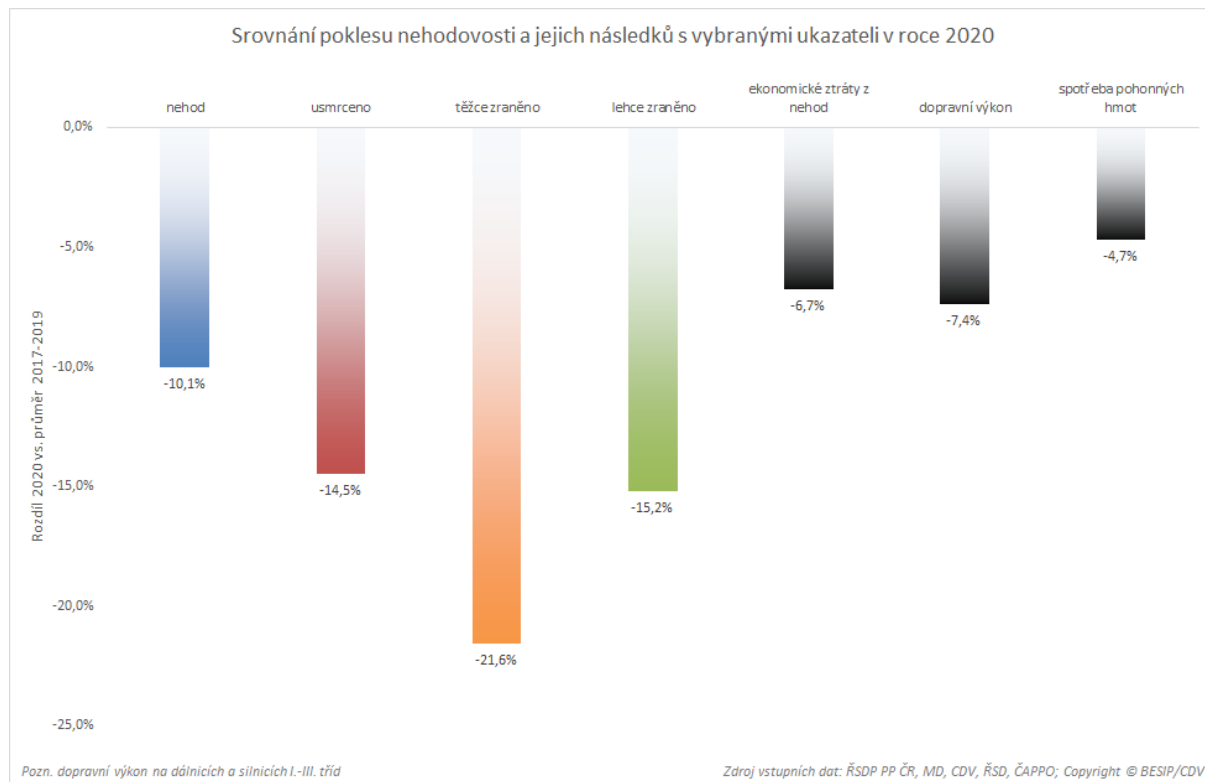
Jakkoli byl rok 2020 poznamenán pandemií, probíhaly plánované aktivity na podporu zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Švédsko hostilo ve dnech 19. – 20. února 2020 3. globální ministerskou konferenci o bezpečnosti silničního provozu. Tématem konference bylo dosažení globálních cílů s horizontem 2030. Byla spoluorganizována Světovou zdravotnickou organizací (WHO) za účasti delegací pod vedením ministrů z více než 80 zemí a dále zástupci ze světa průmyslu a výzkumu, mezinárodních institucí a organizací. V podkapitolách níže jsou uvedena opatření realizovaná v roce 2020.

V roce 2020 došlo oproti roku 2010 k 37% nárůstu ekonomických ztrát z dopravní nehodovosti, 38% nárůstu počtu osobních vozidel, dopravní výkon vzrostl o 12 %, vozidlový park zestárl o 20 % a spotřeba pohonných hmot vzrostla o 8 %. Jak se v porovnání s uvedenými ukazateli vyvíjela smrtelná a těžká zranění v důsledku dopravních nehod je zřejmé z grafu níže.



Pokud se na nehodovost a její následky v roce 2020 podíváme v kontextu předchozího období let 2017-2019, dojdeme k závěru, že jak v počtu nehod, tak v počtu následků došlo k poměrně významnému snížení. V případě nehod o -10,1 %, nejvíce poklesla těžká zranění (-21,6 %), lehká o -15,2 % a smrtelná o 14,5 %. U vybraných ukazatelů k tak významným poklesům nedocházelo, spotřeba pohonných hmot klesla o -4,7 %, předběžné ekonomické ztráty z nehod o -6,7 % a dopravní výkon o -7,4 % (pozn. dopravní výkon na dálnicích a silnicích I.-III. tříd).





7.1 Opatření Rady vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu

Zásadní roli na výsledky bezpečnosti silničního provozu má Rada vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu, jejímiž členy jsou například Ministerstvo dopravy, Policie ČR, Ministerstvo vnitra, Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, Ministerstvo zdravotnictví, Ředitelství silnic a dálnic, Česká kancelář pojistitelů, Svaz automobilového průmyslu, Svaz dovozců automobilů či Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Rada vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu schválila na svém 24. zasedání více než 40 opatření s termínem plnění do konce roku 2020. Vybraná opatření jsou uvedena níže, kompletní přehled je pak k dispozici na webu iBESIP.cz u informace z 24. zasedání Rady vlády ČR. **Většina opatření byla splněna, v níže uvedených podkapitolách jsou uvedeny ta zásadní,** kompletní seznam opatření je součástí [18].

7.1.1 Ministerstvo dopravy

V gesci Ministerstva dopravy bylo splněno opatření týkající se přípravy „Návrhu novely zákona o provozu na pozemních komunikacích (revize sankčního a bodového systému, definice bezpečného odstupu, informování řidičů o bodech)“. Tento návrh byl předán v září 2020 k projednání do Poslanecké sněmovny. Rovněž byla vytvořena a předána vládě ČR ke schválení nová Strategie BESIP 2021-2030 (usnesení č. 8 ze dne 4. ledna 2021). Návrh implementace rehabilitačních programů pro recidivní řidiče byl předložen a nyní je tento návrh postupně revidován. Byly realizovány kampaně zaměřené na agresivitu řidičů, alkohol a drogy u mladých řidičů, kampaně na bezpečnost zranitelných účastníků silničního provozu (motocyklisti, chodci). V oblasti dopravní výchovy byla realizována školení pro lektory na dětských dopravních hřištích, série seminářů pro učitele MŠ, ZŠ, vychovatele školních družin při ZŠ a také lektory působící ve školských zařízeních (střediska volného času, domy dětí a mládeže,



dětské kluby atd.) Byla navržena a dokončena výuková aplikace „DOPRAPKA“ určená dětem i jejich rodičům, která byla využívána v závislosti na vývoji situace ve školství vázané na epidemii COVID-19.

Mediální kampaně na téma: bezpečnost motocyklistů, chodců, alkohol a drogy u mladých řidičů, používání bezpečnostních pásů a dětských autosedaček, dopad léků na řízení a zrak řidičů

SPLNĚNO ČÁSTEČNĚ, nerealizováno téma dopadu léků, kde měla být partnerem Česká lékárnická komora, která byla vytížena vzhledem k pandemii COVID-19 jinou prioritní činností, kampaň na pásy byla upozaděna z důvodu prioritizace kampaně s názvem „Agresivita zabíjí“ a alkohol a drogy u mladých řidičů

Asistenční systémy a automatizovaná vozidla - kampaň na podporu znalosti pokročilých asistenčních systémů u řidičů

SPLNĚNO ČÁSTEČNĚ, výroba 5 animačních spotů zaměřených na asistenční systémy ve vozidlech ve vztahu k bezpečnosti silničního provozu byla zahájena koncem roku 2020 a dokončena byla začátkem dubna 2021. V rámci 1. pololetí 2021 budou probíhat komunikační aktivity k tomuto tématu na webu ibesip.cz a na sociálních sítích. Spoty budou předány krajským koordinátorům BESIP pro regionální komunikaci a dále pak Asociaci autoškol ČR, Svazu dovozců automobilů a policii k dalšímu využití. Tato aktivita souvisí i s plněním opatření V2.1 - Zvýšit informovanost motoristické veřejnosti o bezpečných, účinných informačních a komunikačních systémech – ITS technologií ve vozidlech (dle doporučení Evropské komise).

Posudek o zdravotní způsobilosti řidiče – konkretizovat výčet omezujících podmínek

NESPLNĚNO, nutná spolupráce s Mzd.

Návrh implementace rehabilitačních programů pro recidivní řidiče

SPLNĚNO ČÁSTEČNĚ, návrh předložen, probíhá jeho revize

Jednotný systém vyhodnocení a odstraňování nehodových lokalit (systém sdruží reporty z JSDI/NDIC o opravách, nehodové lokality pomocí statistických metod, výsledky policejních inspekcí smrtelných nehod)

NESPLNĚNO, vytvořen seznam prioritních nehodových lokalit pro účely příspěvku SFDI v roce 2021 a 2022, návrh jednotného informačního systému bude splněn v 1. polovině 2021

Vydání příručky pro prevenci a snižování následků nehod s nárazem do stromu

NESPLNĚNO, důvod - plnění jiných úkolů s vyšší mírou důležitosti, bude splněno v 1. polovině 2021

7.1.2 Ministerstvo vnitra a Policie ČR

V gesci Ministerstva vnitra bylo splněno opatření směřující k posílení viditelného dohledu Policie ČR na dálnicích (Rozvoj dálničních oddělení Policie ČR do roku 2025, schválen usnesením vlády č. 165/2020 ze dne 2. března 2020). Bylo splněno opatření - Zvýšení vymahatelnosti uložených sankcí za dopravní delikty - návrh novely byl předložen Poslanecké sněmovně jako sněmovní tisk 983 v srpnu 2020. Byla splněna opatření týkající se preventivní a osvětové činnosti zaměřené na používání cyklistických přileb zapojením policejních cyklotýmů do projektu „Na kole jen s přilbou“ a prevence zaměřená na viditelnost zranitelných účastníků ve společném projektu s SO BESIP Ministerstva dopravy „Vidíme se“.



Návrh legislativních změn v evidenci dopravních nehod (klasifikace těžkých zranění podle klasifikace MAIS3+)

NESPLNĚNO, Úkol byl přesunut do Akčního plánu Národní strategie BESIP 2021-2022 v gesci MZd. K předmětnému úkolu proběhlo jednání s Ministerstvem zdravotnictví. Ministerstvo zdravotnictví informovalo po společném jednání, že není možné, aby Policii ČR předávalo tyto informace, a to z důvodu ochrany osobních údajů. Na jednání bylo konstatováno, že základní legislativní změny bude třeba učinit primárně v právních předpisech Ministerstva zdravotnictví. To ostatně potvrdil i krátký průzkum, v rámci něhož si Policie ČR vyžádala informace o způsobu předávání dat a jejich členění dle MAIS 3+ v jiných členských státech. V členských státech, které na dotaz ŘSDP odpověděly, nemá sběr a předávání dat na starosti policie. Ve většině států se tímto zabývá buď statistický úřad, nebo obdobný úřad spojený s ministerstvem zdravotnictví. V rámci vládou schváleného Akčního plánu Národní strategie BESIP na roky 2021-2022 bylo proto opatření („Předložit legislativní návrh na zajištění harmonizovaného vykazování těžkého zranění osob, jehož příčinou byla dopravní nehoda, podle stupnice MAIS3+ ze všech nemocničních zařízení a jeho zpřístupnění pro policejní statistiky“) svěřeno MZd v součinnosti s Policií ČR.

7.1.3 Ministerstvo obrany, Vojenská policie

Upravit zákon č. 300/2013 Sb., o Vojenské policii tak, aby byla příslušníkům VP navrácena možnost řešit přestupky proti bezpečnosti silničního provozu v příkazním řízení

NESPLNĚNO z důvodů pandemie COVID-19

7.1.4 Ministerstvo zdravotnictví

Realizovat dlouhodobé preventivní, informační a osvětové činnosti (mediální kampaně) zaměřené na řízení motorových vozidel pod vlivem návykových látek.

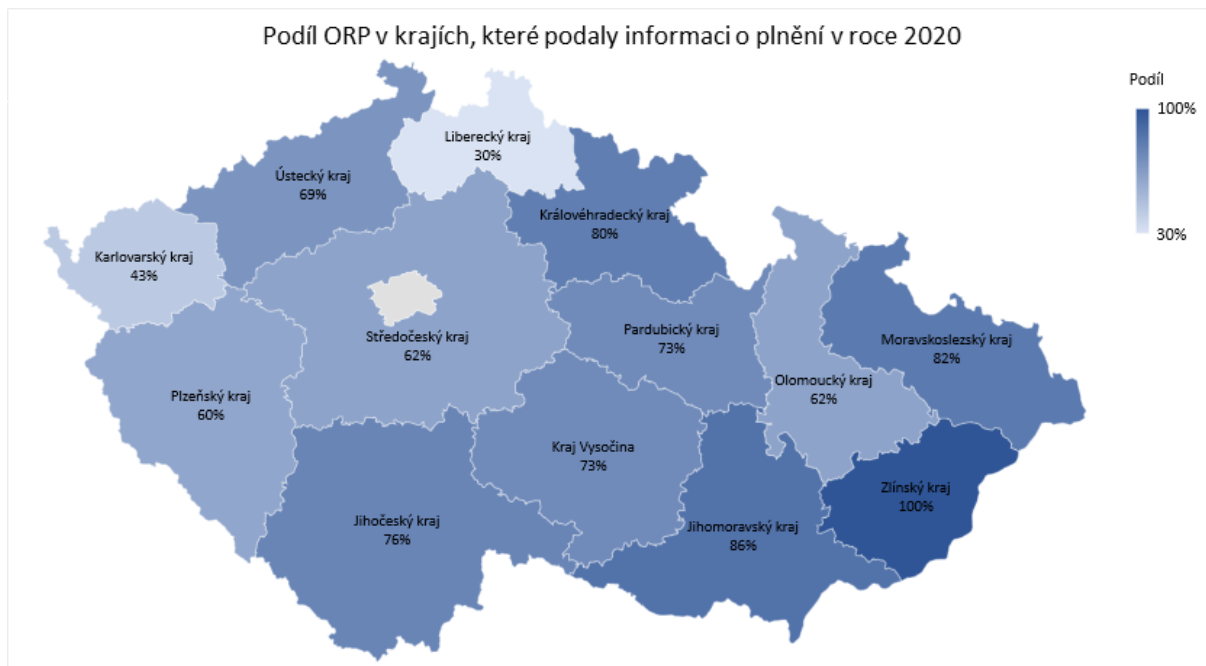
NESPLNĚNO z důvodů pandemie COVID-19

7.2 Plnění Akčního programu odpovědnými subjekty

Do podání informace o plnění akčního programu (AP) se v roce 2020 zapojilo **Ministerstvo dopravy, Ministerstvo vnitra, Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, Ministerstvo obrany, Ministerstvo zdravotnictví a Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD).**

Dále informaci podalo **všech 14 krajů ČR (vč. Hl. m. Prahy) a 146 obcí s rozšířenou působností** (tj. 71 % z celkových 205; dále jako ORP). Ne všechny ORP však podaly informace v celém spektru otázek.





Za organizace spravující **krajské komunikace II. a III. třídy** se vyjádřila **Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, Ředitelství silnic Zlínského kraje, Správa silnic Královéhradeckého kraje a Krajská správa a údržba silnic Karlovarského kraje**. Mimoto se za správu **komunikací města Brna** vyjádřily **Brněnské komunikace, a.s.** Od **příjemců podpory z Fondu zábrany škod** nebyly informace o plnění zjištěny.

Pozn. Opatření, ke kterým nebyly poskytnuty žádné informace o plnění, zde nejsou uvedené, detailní informace jsou pak obsahem Přílohy 1.

7.2.1 Opatření bezpečná pozemní komunikace

K1 APLIKACE EVROPSKÉ SMĚRNICE „BEZPEČNÁ INFRASTRUKTURA“ 2008/96/ES A JEJÍ ROZŠÍŘENÍ NA OSTATNÍ SÍŤ SILNIC

Plnění opatření je v gesci Ministerstva dopravy, resp. jeho organizace ŘSD, která je odpovědná za správu sítě dálnic a silnic I. třídy, s důrazem na silnice zařazené do sítě TEN-T. ŘSD provedlo bezpečnostní audit na novostavbách dálnic a silnic I. třídy. Dále byly provedeny bezpečnostní inspekce na již dokončených silnicích I. třídy. Odborně vyškolenými pracovníky pro provádění bezpečnostních auditů a inspekci disponuje Ministerstvo vnitra.

PLNĚNÍ AP V KRAJÍCH ČR: V současnosti odborně vyškoleným pracovníkem pro provádění bezpečnostních auditů a inspekci disponují pouze 4 kraje ČR, a to hl. m. Praha, kraj Královéhradecký, Pardubický a Vysočina.

PLNĚNÍ AP ORP: **Provádění bezpečnostních auditů a inspekci na místních komunikacích není stále rozšířeným nástrojem pro zvýšení BESIP na nehodových lokalitách. Důvodem je nedostatek odborných pracovníků a finančních prostředků na opravy místních komunikací. Nehodová místa na místních komunikacích jsou sanována spíše výjimečně.**



ORGANIZACE – FIRMY: Ředitelství silnic Zlínského kraje provedlo bezpečnostní audit a bezpečnostní inspekci na některých silnicích I., II. a III. třídy.

K2 APLIKACE PŘÍSLUŠNÝCH ZÁKONŮ A NÁVAZNÝCH LEGISLATIVNÍCH PŘEDPISŮ PRO BEZPEČNĚJŠÍ POZEMNÍ KOMUNIKACE

Odstraňování reklamních zařízení podél dálnic a silnic I. třídy se daří postupně naplňovat. ŘSD pravidelně informuje Ministerstvo dopravy o počtu odstraněných reklamních zařízení. Již od roku 2016 existuje jednotná metodika postupu správců pozemních komunikací pro odhalování nepovolených reklamních zařízení v blízkosti těchto komunikací.

Problémem, který je stále nedořešený, je řešení stromů jako pevné překážky u pozemních komunikací, které jsou vysazeny v rozporu s normou pro projektování komunikací. Novelizace TP 99 nebyla v roce 2020 vydána.

PLNĚNÍ AP ORP: Byla prováděna revize reklamních zařízení na místních komunikacích a bylo přistoupeno k jejich odstranění. Informace o počtu odstraněných reklamních zařízení je uvedena v Příloze 5.

ORGANIZACE – FIRMY: Zejména Brněnské komunikace a Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje věnují patřičnou pozornost pevným překážkám podél silnic ve své správě, revidují a odstraňují reklamní zařízení.

K3 VÝSTAVBA OBCHVATŮ MĚST A OBCÍ

Výstavba obchvatů měst a obcí je převážně v gesci ŘSD. **Postupně je prováděna realizace obchvatů.** Informace o realizovaných obchvatech měst a obcí je uvedena v Příloze 5.

PLNĚNÍ AP V KRAJÍCH ČR: Kromě Královéhradeckého a Zlínského kraje všechny ostatní realizují obchvaty měst.

K4 ÚPRAVY DOPRAVNÍHO PROSTORU PRO ZRANITELNÉ ÚČASTNÍKY SILNIČNÍHO PROVOZU

Výstavba vjezdových ostrůvků je na komunikacích především ve správě krajů. ŘSD realizovalo odbočovací pruhy ve Středočeském, Jihočeském, Plzeňském, Karlovarském, Libereckém, Královéhradeckém a v Olomouckém kraji. Dále pokračuje ve výměně svodidel, nasvětlení přechodů, realizaci míst pro přecházení a dalších úprav dopravního prostoru tak, aby byl bezpečný pro všechny účastníky provozu. Dále byly realizovány úpravy pro zvýšení bezpečnosti chodců. Podrobnější seznam míst, kde proběhla úprava, je uveden v Příloze 5.

ORGANIZACE – FIRMY: Jednotlivé organizace ve své správě realizovaly na řadě míst dělicí pásy, parkovací a odbočovací pruhy. **Zejména Ředitelství silnic Zlínského kraje a Brněnské komunikace věnují pozornost úpravám bezpečného dopravního prostoru.** Bližší informace o místech úprav je uvedena v Příloze 5.

PLNĚNÍ AP V KRAJÍCH ČR: Rozvoj Zón 30 realizuje hl. m. Praha. Realizace vjezdových ostrůvků na silnicích ve správě krajů je realizována v části krajů. **V řadě krajů jsou nově realizovány dělicí pásy, odbočovací a parkovací pruhy.** Úprava bezpečného dopravního prostoru je prováděna v naprosté většině krajů. Většina krajů se zaměřuje na úpravu přechodů za účelem zvýšení bezpečnosti a přehlednosti.



Systém dynamické detekce chodce na přechodu je zaveden pouze v Jihomoravském kraji. Jen v menšině krajů je budována nová cyklistická infrastruktura (kraj Karlovarský, Ústecký, Jihomoravský, Olomoucký a hl. m. Praha). Sdílenému prostoru je věnována pozornost jen v omezené míře.

PLNĚNÍ AP ORP: „Zóny 30“ jsou využívány jako nástroj ke zklidnění převážně obytných částí měst a obcí. Nejvyšší počet „Zón 30“ byl realizován v Jihomoravském kraji (v 8 ORP; celkem v 50 ORP). Dělicí pásy, vzhledem k charakteristice většiny místních komunikací, nejsou příliš rozšířené.

Obce dále často realizují parkovací pruhy, avšak odbočovací pruhy jsou realizovány v omezeném počtu (ve 20 ORP, 14 % respondentů). **ORP věnují pozornost opatřením pro zvýšení bezpečnosti zranitelných účastníků provozu – chodců.** Přechody pro chodce jsou zviditelňovány opatřeními na přechodech pro chodce stavebními úpravami, nasvětlením, případně úpravou vodorovného dopravního značení.

Výstavba cyklostezek nebo cyklotras je realizována v menším počtu ORP (cyklostezky 55 ORP, cyklotrasy 28 ORP). Sdílenému prostoru na místních komunikacích je věnována malá pozornost.

K5 ÚPRAVY KŘÍŽOVATEK

Ministerstvo vnitra provedlo revizi rozhledových trojúhelníků na silnicích I., II. i III. třídy. Pozornost byla věnována i místním komunikacím. Počet provedených revizí je uveden v Příloze 5. Byla provedena výstavba okružních křižovatek na řadě silnic I. třídy.

PLNĚNÍ AP V KRAJÍCH ČR: **Revize stavebního uspořádání, viditelnosti dopravních značek a srozumitelnosti dopravního značení je prováděna ve všech krajích, až na nepatrné výjimky, a v pravidelných intervalech** (některé kraje nepodaly informaci). Stavba okružních křižovatek probíhá téměř ve všech krajích.

PLNĚNÍ AP ORP: Ve většině ORP je pravidelně prováděna revize dopravního značení, včetně jeho srozumitelnosti a viditelnosti. Na křižovatkách místních komunikací je prováděna revize rozhledových trojúhelníků, s cílem zvýšit přehlednost křižovatek. Výstavba okružních křižovatek na místních komunikacích je prováděna jen v omezeném počtu.

ORGANIZACE – FIRMY: Krajskými správami je pravidelně prováděna revize dopravního značení, včetně jeho srozumitelnosti a viditelnosti. Jako technická opatření se uplatňují např. zlepšení osvětlení a zvýraznění dopravního značení. Na křižovatkách pozemních komunikací je prováděna revize rozhledových trojúhelníků. Okružní křižovatky jsou aktuálně v realizaci ve Středočeském, Karlovarském kraji a v městě Brně.

K6 ZKVALITNĚNÍ DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ, VYBAVENÍ KOMUNIKACÍ A POVRCHOVÝCH VLASTNOSTÍ VOZOVEK

ŘSD provedlo revizi z hlediska bezpečnosti na 262 km dálnic a na 40 km silnic I. třídy. Zjištěné nedostatky se týkaly nevyhovujících nebo chybějících svodidel, poškození svíslého dopravního značení po dopravní nehodě, snížené retroreflexe dopravního značení, výtluků, nedostatečného odvodnění, kolmých čel propustků, poškozených tlumičů nárazu, vzrostlé vegetace. Bylo odstraněno 136 zjištěných nedostatků. **Dále bylo odstraněno celkem 5 646 pevných překážek na dálnicích a silnicích I. třídy,**



ochráněno bylo 12 překážek. Překážky, které nebylo možné ochránit nebo odstranit, tvořila zeď – vzrostlé stromy, tvořící stromořadí kolem silnic I. třídy.

ŘSD provádí měření proměnných parametrů vozovky. Měření bylo provedeno jak na dálnicích, tak na silnicích I. třídy. Bližší informace o délkách provedených měření je uvedeno v Příloze 5.

Byla instalována svodidla proti podjetí motorkářů na D4 a I/44. Fyzické oddělení protisměrných pruhů nebylo realizováno. **V rámci ČR je prováděno pilotní ověřování kooperativních systémů ITS,** kde podávají řidiči souhrnné informace o provozu a jeho podmínkách. **ŘSD vyhodnotilo tyto informace jako vysoce účinné.**

PLNĚNÍ AP V KRAJÍCH ČR: Správy silnic v majetku krajů provádějí svoji činnost pravidelně a odpovědně. Pevné překážky jsou odstraňovány nebo ochraňovány, pravidelně je prováděna údržba zeleně, včetně péče o krajnice. Dále je prováděná revize dopravního značení a jsou odstraňovány zjištěné nedostatky. Kontrola proměnných parametrů vozovek je ve většině krajů realizována. Zjištěné nedostatky jsou odstraňovány, případně označovány dopravními značkami. Dostatečnými finančními prostředky pro úpravu vozovek disponuje jen část krajů. **Svodidla proti podjetí motorkářů jsou instalována ve většině krajů, především tam, kde je velký pohyb jezdců na motocyklech.** Pro oddělení protisměrných pruhů nejsou ve většině krajů vhodné komunikace.

PLNĚNÍ AP ORP: Revize místních komunikací z hlediska bezpečnosti je pravidelně prováděna. Odpovědnost je ve většině případů ponechána na správcích místních komunikací. Měření proměnných parametrů vozovek je prováděno na místních komunikacích zcela ojediněle, ale opravy jsou prováděny. Úseky, které nevykazují optimální vlastnosti vozovky, jsou většinou osazovány dopravními značkami. **Svodidla proti podjetí motorkářů jsou instalována jen v 15 ORP (10 % respondentů).**

ORGANIZACE – FIRMY: Pevné překážky jsou odstraňovány na komunikacích v Karlovarském kraji a ve městě Brně. Měření proměnných parametrů provádí správa komunikací Středočeského, Královéhradeckého a Zlínského kraje. Nevyhovující úseky jsou odstraňovány a opravovány. Svodidla proti podjetí motorkářů jsou instalována pouze ve Středočeském kraji.

K7 ZABEZPEČENÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ

Zabezpečení železničních přejezdů je věnována vysoká pozornost. Ministerstvo vnitra provedlo bezpečnostní inspekce na železničních přejezdech v křížení se silnicemi I., II. a III. třídy a s místními komunikacemi. Bylo podáno 117 podnětů k odstranění nedostatků. Bezpečnostní inspekce provedená Ministerstvem dopravy předala zjištěná rizika k prošetření Drážní inspekci.

Ministerstvo dopravy se kontrolou správné funkce dopravního značení na železničních přejezdech, kterých je v ČR 7 825, z kapacitních důvodů a přednostního zaměření na kontrolu výkonu státní správy ve věcech drah, nezabývá. Tuto činnost vykonávají především správci pozemních komunikací a provozovatelé drah.

PLNĚNÍ AP V KRAJÍCH ČR: **Údržba železničních přejezdů je prováděná pravidelně,** převážně ve spolupráci se Správou železnic, s.o. nebo je pouze ponechána v její kompetenci. **Nezastupitelnou úlohu má Policie ČR, která oznamuje správcům komunikací nedostatky, které na železničních**



přejezdů odhalila. Železniční přejezdy jsou zabezpečovány nejmodernějšími systémy pro zamezení protiprávního jednání řidičů.

PLNĚNÍ AP ORP: Dopravní značení na železničních přejezdech v křížení s místními komunikacemi je zkvalitňováno, převážně na základě oznámení o nedostacích na místních komunikacích ze strany Policie ČR, případně také pravidelnou nebo náhodnou kontrolní činností. Realizace je ponechána plně v odpovědnosti Správy železnic, s.o. V některých ORP je iniciováno jednání.

K8 NASAZOVÁNÍ SYSTÉMŮ ITS PRO MONITOROVÁNÍ A ŘÍZENÍ PROVOZU

Na nově budovaných úsecích dálnic a silnic I. třídy jsou instalovány informační a řídicí systémy. ŘSD má k dispozici data ze systému FDC, který poskytuje data o dopravní situaci na silniční síti v ČR. Data vstupují do systému vyhodnocování dopravní situace, který provozuje NDIC. Na základě těchto dat je ovlivňována doprava prostřednictvím ITS prvků na dálnicích v České republice.

Dálniční síť je vybavena automatickou kontrolou vozidel, která nedodržují pravidla provozu. Delikty zachycené systémy jsou předávány krajům a obcím, které mají ze zákona v kompetenci správní řízení s řidičem, který pravidla silničního provozu porušil. Kraje a obce v současnosti řeší organizační opatření, která umožní efektivně delikty identifikovat a včas zpracovat. Na dálnicích bylo v roce 2020 celkem 8 úsekových měření. Úsekové měření rychlosti je realizováno rovněž na silnicích I. třídy a také II. a III. třídy, které je v kompetenci krajů a obcí.

Pro vysokorychlostní vážení vozidel za jízdy vytipovalo Ministerstvo vnitra na silniční síti TEN-T celkem 9 míst a dalších 12 míst na silnicích I. třídy, 4 místa pak na silnicích II. a III. třídy. Dále vytipovalo 51 míst na silnicích I. třídy a 19 míst na silnicích II. a III. třídy pro odstavné plochy k nízkorychlostnímu vážení vozidel. Systém eCall je zaveden do praxe již od roku 2017 a je využíván vozidly se zabudovanou jednotkou eCall a také voláním přes mobilní nebo pevnou síť.

PLNĚNÍ AP V KRAJÍCH ČR: Místa pro umístění systémů pro monitorování dopravní situace má vytipováno hl. m. Praha. Jihomoravský kraj má vytipované místo pro instalaci systému pro detekci chůze na červenou – silnici II/425 v Hustopečích.

PLNĚNÍ AP ORP: Opatření s cílem snížení nehodovosti pomocí chytrých systémů pro monitorování a řízení dopravy je realizováno na místních komunikacích v ORP jen výjimečně. **Není realizováno ani vážení vozidel, přestože po místních komunikacích na mnoha místech v ČR jezdí přetížená vozidla.**

ORGANIZACE – FIRMY: Systémy ITS pro monitorování a řízení provozu jsou instalovány v rámci projektu C-ROADS ve vybraných lokalitách v Brně. Bližší informace je uvedena v Příloze 5.

7.2.2 Opatření bezpečné vozidlo

V1 ZAJIŠTĚNÍ STÁTNÍHO ODBORNÉHO DOZORU

Policie ČR zajišťuje technické silniční kontroly vozidel, kterých bylo v roce 2020 provedeno 30 647. Při těchto kontrolách byly shledány nedostatky jak u vozidel registrovaných v ČR, tak u vozidel registrovaných v zahraničí. Bližší informace o výsledku těchto kontrol jsou uvedeny v Příloze 5. **Ministerstvo obrany provedlo kontroly technického stavu vozidel ozbrojených sil.** Počet provedených kontrol byl 279. Ministerstvo vnitra provádělo nízkorychlostní vážení u 4 405 vozidel registrovaných



v ČR, přičemž bylo shledáno 2 226 přetížených vozidel. Bližší informace k vážení vozidel jsou uvedeny v Příloze 5. Při těchto kontrolách byla kontrolována vozidla jak pro přepravu osob, tak i vozidla nákladní dopravy.

PLNĚNÍ AP V KRAJÍCH ČR: Jsou vytipována místa pro vážení vozidel za jízdy. Bližší informace o počtu míst je uveden v Příloze 5. Nedostatek vhodných míst pro vážení má kraj Jihomoravský a Liberecký.

V2 ROZŠÍŘENÍ INFORMOVANOSTI ŘIDIČE O MOŽNOSTECH NOVÝCH TECHNOLOGIÍ A JEJICH DOPADU NA BEZPEČNOST

Ministerstvo dopravy uskutečnilo akce pro odbornou a širokou veřejnost s cílem zvýšit informovanost motoristické veřejnosti o bezpečných a účinných komunikačních systémech ve vozidlech. Ministerstvo obrany uspořádalo odbornou konferenci zaměřenou na inteligentní systémy ve vozidlech pro ozbrojené síly.

PLNĚNÍ AP V KRAJÍCH ČR: Informace o novinkách v oblasti využívání chytrých systémů ve vozidlech podávají na svých stránkách pouze hl. m. Praha a kraje Liberecký a Olomoucký.

PLNĚNÍ AP ORP: Informace o nových systémech ve vozidlech ze strany ORP je poskytnuta jen ve velmi omezeném počtu obcí.

7.2.3 Opatření bezpečný účastník

Ú1 ZAJIŠTĚNÍ PRŮBĚŽNÉHO VZDĚLÁVÁNÍ DĚTÍ

Ministerstvo dopravy podporuje vzdělávání dětí v základních školách v oblasti dopravní výchovy. Vzdělávání žáků základních škol, včetně mimoškolní činnosti, je ze strany Ministerstva dopravy podporováno tvorbou metodických materiálů pro výuku na I. stupni ZŠ. Ze strany MD, samostatného oddělení BESIP je poskytována pravidelná metodická podpora pro zapojení rodičů do systému dopravní výchovy. **Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy pořádá pro učitele dopravní výchovy semináře. Dopravní výchova je zařazena do Rámcových vzdělávacích programů mateřských a základních škol.**

PLNĚNÍ AP V KRAJÍCH ČR: Finanční a metodickou podporu pro zajištění dopravní výchovy pro žáky mateřských a základních škol poskytují všechny kraje mimo kraje Moravskoslezského a Vysočina. Všechny kraje se zapojují do podpory bezpečného chování rodičů vydáváním informací o bezpečném chování v dopravním provozu a pořádáním aktivit, které zapojují rodiče s dětmi do vzdělávacího procesu.

PLNĚNÍ AP ORP: Podpora dopravní výchovy formou poskytnutí finanční podpory provozovatelům dětských dopravních hřišť nebo metodické podpory je ve většině ORP. Mateřským školám a základním školám poskytují ORP metodické materiály nebo pomůcky pro výuku dopravní výchovy. Jsou pořádány akce, které mají aktivně zapojit rodiče do systému dopravní výchovy.

Ú2 PREVENTIVNĚ INFORMAČNÍ AKTIVITY

Ministerstvo dopravy provádělo preventivně informační aktivity prostřednictvím webových stránek Ministerstva dopravy, samostatného oddělení BESIP, dále na Facebooku a kontaktních kampaní prováděných krajskými koordinátory BESIP. Také **Ministerstvo vnitřní kladlo důraz na prevenci**, a to jak na celostátní úrovni, tak i na regionální úrovni prostřednictvím kontaktních kampaní, besed, při dohledu a prostřednictvím masmédií. Ministerstvo vnitřní se zaměřilo na motocyklisty, řidiče



motorových vozidel, mladé a začínající řidiče. **Ministerstvo obrany orientovalo preventivní akce na používání bezpečnostních pásů příslušníky ozbrojených sil formou kontaktních kampaní.**

Ministerstvo vnitra zaměřilo preventivní aktivity na předškolní děti, na žáky I. i II. stupně ZŠ, na studenty středních i vysokých škol. Byly také osloveny skupiny rodin s dětmi, senioři a cyklisté. **Aktivity na snížení počtu tzv. disko nehod uskutečnilo Ministerstvo vnitra na celostátní a regionální úrovni. Ministerstvo zdravotnictví uspořádalo celou škálu preventivních aktivit uskutečněných v krajích ČR se zaměřením na celou cílovou skupinu účastníků silničního provozu.** Informace o realizovaných aktivitách jsou uvedeny v Příloze 5.

Ú3 ZDŮRAZNĚNÍ VLIVU ALKOHOLU A NÁVYKOVÝCH LÁTEK NA BEZPEČNOST VŠECH ÚČASTNÍKŮ PROVOZU

Ministerstvo dopravy, Ministerstvo vnitra a Ministerstvo zdravotnictví zaměřily svoje aktivity na prevenci užívání alkoholu a jiných návykových látek. Cílovou skupinou byly především mladí a začínající řidiči, studenti středních škol, ale také cyklisté a motocyklisté, dále pak řidiči motorových vozidel. Ministerstvo dopravy vytvořilo pro podporu preventivních aktivit spot. Ministerstvo obrany formou kontaktních kampaní seznamovalo zaměstnance resortu o nebezpečí jízdy pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek.

PLNĚNÍ AP V KRAJÍCH ČR: Podpora prevence užívání návykových látek je poskytována v hl. m. Praha, v krajích Karlovarském, Ústeckém a Zlínském.

PLNĚNÍ AP ORP: ORP provádějí kampaně nebo jiné aktivity pro podporu informovanosti řidičů o nebezpečí plynoucí z užívání návykových látek při řízení. Aktivity jsou především realizovány formou besed, přednášek městské policie, oslovením občanů formou letáků a různých tiskovin.

Ú4 PODPORA ZKVALITNĚNÍ VÝUKY V AUTOŠKOLÁCH

Pracovní skupina Ministerstva dopravy řeší problematiku změny zákona č. 247/2000 Sb. v oblasti výcviku žadatelů o řidičské oprávnění. **V rámci eTestů je zařazena problematika interakce s dalšími vozidly.** Informace o ITS ve vozidle je zavedeno do výuky v autoškolách od roku 2018.

PLNĚNÍ AP V KRAJÍCH ČR: Státní odborný dozor v autoškolách provádí hl. m. Praha a kraje Jihočeský, Ústecký a Královéhradecký.

PLNĚNÍ AP ORP: Výuka v autoškolách je ze strany ORP kontrolována. Úroveň výuky je zjišťována především u zkoušek žadatelů o řidičské oprávnění.

Ú5 ZVÝŠENÍ VYMAHATELNOSTI PRÁVA

Informace o stavu bodového hodnocení řidičů je pravidelně vyhodnocováno a zveřejňováno na stránkách Ministerstva dopravy. V rámci novely zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů, byla navržena změna bodového hodnocení. **Návrh byl v září 2020 předložen Poslanecké sněmovně k projednání.**

PLNĚNÍ AP V KRAJÍCH ČR: Pravidelné vyhodnocování vymahatelnosti práva se uskutečňuje v hl. m. Praha, v krajích Plzeňském, Ústeckém, Jihomoravském a Zlínském. **Vymahatelnost pokut v krajích je na velmi odlišné úrovni.** Bližší informace jsou uvedeny v Příloze 5.



PLNĚNÍ AP ORP: Vymahatelnost sankcí v souvislosti se spácháním vybraných dopravních přestupků zahraničními řidiči je velmi rozdílná od 5 % až do 100 %. Obcím s rozšířenou působností, které mají vysokou úspěšnost ve vymáhání pokut, se doporučuje předávat tyto zkušenosti dále.

Ú6 DOHLED NAD DODRŽOVÁNÍM PRAVIDEL SILNIČNÍHO PROVOZU

Ministerstvo vnitra v roce 2020 provádělo kontroly tachografů, při kterých se zjišťovalo mimo jiné překročení nejvyšší povolené rychlosti a další přestupky. Při kontrolách se Policie ČR zaměřovala na alkohol při řízení, jiné návykové látky při řízení motorového vozidla, používání zádržných systémů, nesprávné předjíždění, chování chodců, na cyklisty a motocyklisty. Podrobné informace o počtu provedených kontrol přestupků jsou uvedeny v Příloze 5. **Ministerstvo obrany prostřednictvím Vojenské policie provádělo kontrolu používání bezpečnostních pásů příslušníky ozbrojených sil.**

PLNĚNÍ AP V KRAJÍCH ČR: Orientační měření rychlosti nebo měření se záznamem přestupce je prováděno ve většině krajů.

PLNĚNÍ AP ORP: Měření rychlosti v obci je především formou orientačního měření bez záznamu přestupce. V obcích, které rychlost měří i se záznamem přestupce, je počet zaznamenaných přestupků i v řádech několika tisíc. Dozor a dohled nad bezpečností chodců, převážně dětí, které přicházejí do škol, je především uskutečňován městskou policií, která vykonává dozor převážně v exponovaných ranních a odpoledních hodinách. V obcích, kde je prováděno měření alkoholu městskou policií, jsou zaznamenávány přestupky v řádech desítek až jednotek. Informace o počtu přestupků jsou uvedeny v Příloze 5.

Ú7 LEGISLATIVNÍ ÚPRAVY

Ministerstvo dopravy připravilo návrh novely zákona 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu), ve znění pozdějších předpisů, jejímž obsahem je účinnější postih řidičů, kteří nedodržují pravidla silničního provozu, a to včetně úpravy bodového hodnocení. Součástí této novely je i přísnější bodové hodnocení řidičů s praxí do 2 let od získání řidičského oprávnění. Návrh obsahuje i možnost důsledného postihu nedodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly. **Návrh byl v září 2020 předložen Poslanecké sněmovně k projednání.** Součástí návrhu není úprava pravidel pro provoz nejrozličnějších specifických dopravních prostředků včetně elektrokoloběžek ani specifický přístup k řidičům nad 65 let věku.

7.2.4 Podpůrná opatření

P1 PŘIPRAVIT PODMÍNKY PRO OPERATIVNÍ PŘEDÁVÁNÍ DAT O KLASIFIKACI ZRANĚNÍ PODLE STUPNICE MAIS3+ MEZI LÉKAŘI A POLICIÍ ČR.

Ministerstvo vnitra uvedlo, že k předávání dat o závažnosti zranění při dopravních nehodách podle klasifikace MAIS 3+ proběhlo jednání se zástupci Ústavu zdravotnických informací a statistiky ČR, který je správcem Národního zdravotnického informačního systému NZIS (ÚZSI je organizační složkou státu, jejímž zřizovatelem je Ministerstvo zdravotnictví). Zástupce ÚZSI po jednání uvedl, že předávání informací mezi ÚZSI a Policií ČR brání zejména ochrana osobních údajů. Legislativní změny bude třeba učinit primárně v právních předpisech v působnosti Ministerstva zdravotnictví, tj. opatření bylo přesunuto do Akčního plánu na roky 2021-2022 do působnosti Ministerstva zdravotnictví v součinnosti s Policií ČR (pozn. opatření č. 42 AP Strategie BESIP 2021-2030).



P4 PREZENTOVAT NSBSP NA WEBOVÝCH STRÁNKÁCH MD, S VYUŽITÍM FACEBOOKU BESIPU, SE ZDŮRAZNĚNÍM VÝSLEDKŮ REALIZOVANÝCH OPATŘENÍ NSBSP A JEJICH DOPADU NA SNÍŽENÍ DOPRAVNÍ NEHODOVOSTI.

Pravidelná prezentace na webových stránkách MD a samostatného oddělení BESIP (www.ibesip.cz).

P6 VYTVOŘIT KRAJSKÉ A MÍSTNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU, JAKO NEZBYTNÉHO DOKUMENTU K PLNĚNÍ NSBSP. POSKYTOVAT VEŘEJNOSTI PRAVIDELNÉ INFORMACE O TĚCHTO STRATEGIÍCH A JEJICH PLNĚNÍ NA WEBOVÝCH STRÁNKÁCH KRAJE/OBCE.

PLNĚNÍ AP V KRAJÍCH ČR: Podle poskytnutých informací z krajů ČR má vytvořenou krajskou strategii v částečné podobě hl. m. Praha, kraj Karlovarský, Jihomoravský a Vysočina. Úplnou strategii uvádí kraj Jihočeský a Zlínský, který má však pravděpodobně jako jediný strategii plně kompatibilní s Národní strategií. Řízení bezpečnosti silničního provozu je ve většině případů realizováno prostřednictvím určených pracovníků krajských úřadů ve spolupráci s Policií ČR.

PLNĚNÍ AP ORP: Strategii bezpečnosti silničního provozu na místní úrovni má vytvořenou jen zlomek obcí v ČR. Plně funkční a kompatibilní strategii s Krajskou strategií Zlínského kraje a Národní strategií mají Otrokovice, Kroměříž, Valašské Meziříčí a Vizovice. Kromě nich uvádějí existenci místní strategie Ostrava, Opava, Děčín, Dvůr Králové nad Labem, Třebíč, Ivančice a Šlapanice. V těchto i dalších obcích jsou pověřeni pracovníci, kteří odpovídají za stav bezpečnosti na území ORP.

P7 POSKYTOVAT VEŘEJNOSTI VĚCNÉ A NÁZORNÉ INFORMACE O PŘIJATÝCH LEGISLATIVNÍCH ZMĚNÁCH NA WEBOVÝCH STRÁNKÁCH MD A PROSTŘEDNICTVÍM MASMÉDIÍ.

Publikováno na **webových stránkách MD, samostatného oddělení BESIP (www.ibesip.cz)** a na sociálních sítích.

P8 PRAVIDELNĚ VYHODNOCOVAT ÚČINNOST ZÁKONA Č. 361/2000 SB. A PŘEDPISŮ SOUVISEJÍCÍCH V SOULADU S CÍLI NSBSP

Účinnost zákona č. 361/2000 Sb. je pravidelně vyhodnocována jak Ministerstvem dopravy, tak i Ministerstvem vnitra. Jsou podnikány příslušné legislativní kroky.

P9 ZAJISTIT SBĚR NEPŘÍMÝCH UKAZATELŮ BEZPEČNOSTI V ROZSAHU POTŘEBNÝCH DAT PRO HODNOCENÍ NÁRODNÍ OBSERVATOŘE BSP A JEJICH VYHODNOCOVÁNÍ JAKO PODKLAD PRO PRAVIDELNÉ KAŽDOROČNÍ VYHODNOCOVÁNÍ NSBSP

Sběr nepřímých ukazatelů bezpečnosti (NUB) je ze strany Ministerstva dopravy plně zabezpečen.

P10 ZAJISTIT REALIZACI HLOUBKOVÉ ANALÝZY DOPRAVNÍCH NEHOD A VYUŽÍVÁNÍ ZÍSKANÝCH POZNATKŮ PRO LEGISLATIVNÍ A TECHNICKÁ ŘEŠENÍ V OBLASTI BEZPEČNÉ KOMUNIKACE, BEZPEČNÉ VOZIDLO A BEZPEČNÝ ÚČASTNÍK.

Je zabezpečena činnost hloubkové analýzy dopravních nehod s využitím získaných výsledků.

P11 IDENTIFIKOVAT VÝZKUMNÉ POTŘEBY ZAMĚŘENÉ NA VÝZKUM VÝVOJ, INOVACE A DEMONSTRACE KOMPONENTŮ, OPATŘENÍ A METOD (VČETNĚ SILNIČNÍ TELEMATIKY) A ROZŠÍŘOVÁNÍ JEJICH VÝSLEDKŮ S CÍLEM TRVALE ZVYŠOVAT BEZPEČNOST SILNIČNÍHO PROVOZU.

V roce 2020 nebyly identifikovány výzkumné potřeby pro Ministerstvo dopravy ani pro Ministerstvo vnitra.

P19 VYTVOŘIT PODMÍNKY PRO HLOUBKOVOU ANALÝZU VŠECH DOPRAVNÍCH NEHOD SE SMRTELNÝMI NÁSLEDKY.

Jsou vytvořeny podmínky pro hloubkovou analýzu všech dopravních nehod se smrtelnými následky. Problematika všech dopravních nehod s vážnými následky je řešena na statistické úrovni.



7.3 Strategie BESIP 2021-2030

V roce 2020 probíhala finalizace Strategie BESIP 2021-2030. Snížit počet obětí a těžkých zranění v důsledku dopravních nehod na polovinu je dlouhodobým cílem Strategie BESIP, kterou vláda ČR schválila usnesením č. 8 dne 4. ledna 2021. Podobně jako další státy Evropské unie i Organizace spojených národů by toho Česká republika měla dosáhnout v roce 2030. Strategie BESIP 2021-2030 navazuje na Národní strategii bezpečnosti silničního provozu 2011-2020. Realizována bude prostřednictvím akčních plánů, které budou nově definovány vždy na dvouletá období.

Akční plán na období 2021-2022 obsahuje 45 konkrétních opatření, jasně určuje odpovědný subjekt, termín a měřitelné kritérium splnění aktivity. Prioritami jsou mladí řidiči, nepřiměřená rychlost, odstraňování nehodových lokalit, pokročilé technologie a účinný policejní dohled spolu s efektivními sankcemi za porušování pravidel silničního provozu. Bezpečnost má zvýšit také zabezpečení závorami na železničních přejezdech křížících silnice I. tříd a vybraných II. tříd, vybudování nových míst pro nákladní automobily na dálničních odpočívkách a míst pro kontrolu těchto vozidel. Na komunikacích nižších tříd by měl přinést větší bezpečnost program na podporu umístění svodidel chránících řidiče před srážkou se stromem. Ve městech je nezbytné klást důraz na ochranu zranitelných účastníků silničního provozu (chodci, cyklisté) a přizpůsobovat dopravní prostor jejich potřebám a bezpečnému pohybu.

Po uplynutí dvouletého období bude vyhodnocení akčního plánu předloženo vládě k projednání spolu s návrhem dalšího akčního plánu na období 2023-2024. Strategii BESIP 2021-2030, Akční plán 2021-2022 a analytické podklady k vývoji nehodovosti jsou k dispozici na webových stránkách ibesip.cz.



8. Závěr

8.1 Plnění strategických cílů

Oproti předpokladům, stanoveným NSBSP, bylo v uplynulých 9 letech na pozemních komunikacích usmrceno o čtvrtinu více osob.

V období let 2012-2020 bylo do 30 dní od nehody usmrceno 5 803 osob, tj. oproti stanoveným předpokladům o 1 170 více (+25 %); do 24 hod od nehody usmrceno 5 172 osob, tj. oproti stanoveným předpokladům o 894 více (+21 %), těžce zraněno pak bylo 22 371 osob, o 789 méně (-3 %).

Z uvedených dat je zřejmé, že NSBSP v oblasti usmrčených osob nebyla ani v jednom roce splněna (vyjma usmrčených do 24 hod v roce 2013). V roce 2020 nebyla NSBSP splněna v oblasti usmrčených osob, na následky nehod (tj. od 24 hod do 30 dní) bylo usmrceno v roce 2020 dalších 58 osob, tj. +13 %. V roce 2020 byla splněna NSBSP v oblasti těžce zraněných osob.

8.1.1 Plnění cílů v zemích Evropské unie a v České republice

Nižší intenzita provozu, jakožto důsledek pandemie COVID-19, měla zřejmý (avšak neměřitelný) dopad na počty usmrčených v důsledku dopravních nehod. Předběžné údaje z USA ukazují, že úmrť narostla i přes nižší intenzitu provozu a data z některých zemích EU skutečně poukazují na zvýšené riziko chování, zejména překračování nejvyšší dovolené rychlosti během lockdownu. [17]

Je nutné zmínit fakt, že ani v zemích EU nebyly vytyčené cíle, tj. snížení usmrčených osob o 50 % v roce 2020 vůči roku 2010 splněny. Na silnicích EU bylo v roce 2020 evidováno o 36,7 % méně usmrčených oproti roku 2010, v ČR pak bylo usmrceno v uvedeném roce o 35,5 % osob méně oproti roku 2010. V součtu období 2011-2020 bylo v zemích EU v důsledku dopravních nehod usmrceno oproti předpokladům o 25,2 % více osob, v České republice pak byly tyto předpoklady překročeny o 26,8 %. Z uvedeného je zřejmé, že bilance počtu fatalit v České republice byla v uplynulé dekádě oproti předpokladům velmi podobná jako v zemích EU.

8.2 Plnění dílčích cílů

V rámci NSBSP bylo sledováno 11 dílčích cílů, z nichž každý měl stanoven jiný cílový stav. Dle NSBSP tak byl v roce 2020 jak v oblasti usmrčených, tak těžce zraněných osob splněn pouze dílčí cíl mladí řidiči.

I s ohledem na pandemii COVID-19 je objektivnější souhrnné srovnání uplynulých 9 let vůči výchozímu stavu v roce 2009. Dle předpokladů NSBSP mělo být (vůči výchozímu roku 2009) v období 2012-2020 usmrceno o 42,9 % osob méně, reálně bylo usmrceno jen o 29,7 % méně osob. **Pozitivně lze hodnotit poklesy v dílčích cílech alkohol a jiné návykové látky a nepřiměřená rychlost. Naopak neuspokojivý byl vývoj v oblasti usmrčených dětí, stárnoucí populace, motocyklistů a těžce zraněných cyklistů.**

Téma, které nelze v souvislosti s cyklistikou opomíjet, jsou elektrokola, resp. elektrokoloběžky. BESIP také v uplynulém roce opakovaně na problematiku elektrokol upozorňoval, jak v souvislosti s používáním cyklistických přileb, tak především s ohledem na dodržování platné legislativy, např. zpráva Počet elektrokol roste, řada z nich má tuning, který není v provozu legální. „Jízdní kola s asistovaným šlapáním jsou považována za běžná jízdní kola. Aby však mohli cyklisté nadále těžit z výhod



jízdních kol s asistencí, je klíčové, aby na silnice vyjeli jen s technicky způsobilými vozidly, tzn. s elektrokoly bez tuningu. V Evropě nejsme jediní, koho tato nelegální vozidla na silnicích „trápí“. Budme zodpovědní k sobě i ostatním účastníkům silničního provozu, kteří respektují daná pravidla,“ uvádí se ve zprávě. **Bohužel se zvyšující penetrace elektrokol každoročně promítá již také v evidenci fatálních následků dopravních nehod cyklistů.** [15] V roce 2020 bylo ze 40 usmrčených cyklistů 9 jezdců na elektrokolech, 2 jezdci na benzínových kolech a 1 jezdec na elektrokoběžce. Řidiči těchto nemotorových vozidel se tedy na všech usmrčených cyklistech podíleli 30,0 %, zatímco v roce 2019: 19,4 %, v roce 2018: 15,8 % a v roce 2017 6,8 %.



Nepřiměřená rychlost se ze všech dílčích cílů jednoznačně podílela na usmrčených i těžce zraněných osobách nejvíce. V důsledku uvedené příčiny bylo v období let 2012-2020 usmrčeno 37 % a těžce zraněno 28 % osob, v roce 2009 pak usmrčeno 44 % a těžce zraněno 33 % osob. Navzdory nejvyšším podílům je evidentní, že v obou sledovaných oblastech došlo ke snížení podílů.

Zranitelní účastníci silničního provozu (chodci, cyklisté a motocyklisté) se v období let 2012-2020 podíleli na všech usmrčených osobách 42 %, na těžce zraněných pak 56 %, v roce 2009 činil podíl 38 % v případě usmrčených, resp. 51 % v případě těžce zraněných. V obou sledovaných oblastech tak vůči výchozímu roku 2009 došlo k nárůstu podílů.

8.3 Shrnutí situace v České republice

Přehled silných stránek, slabých stránek, příležitostí a hrozeb, vycházející jak z uplynulé Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020, tak ze Strategie BESIP 2021-2030, je uveden níže.

 SILNÉ STRÁNKY	 SLABÉ STRÁNKY
Propracovaný systém cílených preventivních aktivit z národní do regionální úrovně: SO BESIP – CSPSD – KK BESIP	Zvyšující se podíl následků zranitelných účastníků silničního provozu
Synergie členů Rady vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu	Nedostatečně rozvinutá infrastruktura pro zranitelné účastníky silničního provozu (zejména cyklisty)
Urychlení dopravní výstavby: novelizace 416/2009 Sb., liniový zákon	Zastaralý vozidlový park, pomalé tempo obnovy
Kvalitní dopravní výchova, edukace pedagogů	Absence rehabilitačních kurzů pro řidiče
Implementace poznatků V a V např. hloubkové analýzy dopravních nehod	Nepoužívání ochranných prvků (např. cyklistických přileb, bezpečnostních pásů)
Aktivní členství v mezinárodních organizacích (IRTAD, ETSC, FERSI atd.)	Pokles evidence přestupků a trestných činů v bodovém hodnocení řidičů
Kvalitní statistika a reporting následků nehodovosti, nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu apod.	



 PŘÍLEŽITOSTI	 HROZBY
Důsledné plnění „nové“ Strategie BESIP 2021-2030 odpovědnými subjekty	Slabá politická podpora „nové“ Strategie, resp. akčních plánů
Operativní dvouleté akční plány s jasně definovanou odpovědností a kvantifikovatelnými ukazateli	Zlehčování tématu alkoholu a jiných návykových látek v silničním provozu u řidičů nemotorových i motorových vozidel (např. návrhy na prolomení tzv. nulové tolerance)
Transpozice Strategie na krajské a místní úrovni	Absence vzájemného respektu jednotlivých kategorií účastníků silničního provozu
Cílená alokace financí do odstraňování nehodových lokalit	Provoz vozidel nezpůsobilých k provozu na pozemních komunikacích (např. tuning elektrokol)
Vyspělé ADAS systémy v nových vozidlech	Neposílení dohledu policie
Novelizace bodového hodnocení řidičů	Stárnutí populace, zvyšující se podíl následků seniorů (ve věku 65+)
Spuštění jednotného systému evidence nehodových lokalit	Vliv pandemie COVID-19
Zvyšování počtu zón 30	Omezení finančních prostředků směřujících na řešení nehodových/rizikových míst komunikací ve vlastnictví krajů
Sdílená doprava	
Cílení programů Komise fondu zábrany škod v souladu s akčními plány Strategie BESIP 2021-2030	
Realizace školení pověřených pracovníků krajských úřadů a pracovníků ORP k opatřením pro zajištění bezpečné silniční infrastruktury	



8.4 Akční plán 2021-2022 Strategie BESIP 2021-2030

Poznatky z uplynulé dekády byly zohledněny ve Strategii BESIP 2021-2030, součástí je akční plán pro období 2021-2022, který jasně definuje odpovědnost jednotlivých subjektů a obsahuje kvantifikované ukazatele. Akční plán obsahuje 45 opatření, zveřejněn je na webových stránkách ibesip.cz.

8.5 VIZE NULA

V souvislosti s přelomem dekad je nutné připomenout

filozofii **VIZE NULA**, která považuje za nepřijatelné, aby

v silničním provozu došlo k usmrcení nebo vážnému

zranění. Pro naplnění této vize je nutné vytvářet **bezpečný systém**, jehož součástí jsou účastníci provozu, vozidla a dopravní infrastruktura. Historické konsekvence a provázanost VIZE NULA se strategickými dokumenty je shrnuta na stránce www.cdv.cz/vizenula.



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



Přílohy

Příloha 1: Plnění Akčního programu odpovědnými subjekty

Příloha 2: Krátkodobá opatření Rady vlády ČR s plněním v roce 2020

Příloha 3: Předběžný odhad výše ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2020

Příloha 4: Hodnocení bezpečnosti krajů, obcí s rozšířenou působností, stanovení ekvivalentu závažnosti nehod

Příloha 5: Legislativní změny s dopady na bezpečnost silničního provozu v uplynulé dekádě

Příloha 6: Fatální následky dopravních nehod v Evropě



Použité zdroje

- [1] MD. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020. Ministerstvo dopravy ©2017. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Archiv-predchozich-Strategii>
- [2] Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky
- [3] International Road Traffic and Accident Database (IRTAD)
- [4] European Transport Safety Council (ETSC)
- [5] CDV. Hlubková analýza dopravních nehod Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., ©2020. Dostupné z: <https://www.vyzkumnehod.cz/>
- [6] CDV. Observační bezpečnosti silničního provozu. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., ©2020. Dostupné z: <https://www.czrso.cz/nub/post/map>
- [7] CDV. Dopravní nehody v ČR. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. ©2021. Dostupné z: <https://nehody.cdv.cz/>
- [8] Technologická agentura České republiky
- [9] CDV, 2021. Bodování řidiči: Informace o stavu bodového systému v České republice
- [10] KADULA, Lukáš, VALENTOVÁ, Veronika, NEŘOLD, Tomáš, ZLÝ, Jiří, STRAKA, Jan, 2021. Na silnicích v ČR vyhaslo v uplynulé dekádě téměř 6 600 životů (do 30 dnů). Silniční obzor. 82(4). ISSN 0322-7154.
- [11] CDV. Česko v pohybu: první celostátní průzkum dopravního chování v ČR. Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. ©2020. Dostupné z: www.ceskovpohybu.cz
- [12] VALENTOVÁ, Veronika, KADULA, Lukáš, DAŇKOVÁ, Alena, FRIČ, Jindřich, 2021. Strategie BESIP 2021-2030 klade důraz na bezpečnou infrastrukturu. Silniční obzor. 82(4). ISSN 0322-7154.
- [13] MD. Strategie BESIP 2021-2030. Ministerstvo dopravy ©2020. Dostupné z: <https://www.ibesip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie>
- [14] SFDI. 2021. VÝBOR SFDI SCHVÁLIL PRAVIDLA NA FINANCOVÁNÍ "BEZPEČNOSTI NEBO PLYNULOSTI DOPRAVY NA SILNICÍCH II. A III. TŘ. 2021"
- [15] KADULA, Lukáš, VALENTOVÁ, Veronika, ZLÝ, Jiří, AMBROS, Jiří, ELGNER, Jan, 2021. Bezpečný boční odstup při předjíždění cyklistů. Silniční obzor. 82(4). ISSN 0322-7154.
- [16] SKLÁDANÁ, Pavlína, SKLÁDANÝ, Pavel, TUČKA, Pavel, 2018. Postoje českých účastníků silničního provozu k problematice rychlosti v mezinárodním kontextu. Silniční obzor. 79(4). ISSN 0322-7154.
- [17] CDV, 2021. Na silnicích v EU zemřelo meziročně o 4 000 méně osob, Česko je 18. z 27. Dostupné z: <https://www.cdv.cz/tisk/na-silnicich-v-eu-zemrelo-mezirocne-o-4-000-mene-osob-cesko-18-z-27>

Následující zdroje budou zveřejněny spolu s tímto dokumentem na webu ibesip.cz:

- [18] Měsíční informace o plnění strategických a dílčích cílů NSBSP v roce 2020
- [19] Dílčí cíle NSBSP z pohledu Hlubkové analýzy dopravních nehod
- [20] Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu
- [21] Zpráva o činnosti koordinačního pracoviště BESIP za rok 2020





Copyright © 2021 | Všechna práva vyhrazena

Samostatné oddělení BESIP

Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12

110 15 Praha 1

