

# Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020

Informace o plnění v roce 2019

Ministerstvo dopravy



## Obsah

1. Úvod .....	4
1.1 Základní shrnutí .....	4
1.2 Rada vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu .....	5
1.2.1 Obnovená činnost.....	5
1.2.2 Opatření s plněním do konce roku 2020 .....	6
1.3 Systémové podmínky .....	7
1.4 Příklady aktivit s dopadem na bezpečnost silničního provozu.....	8
1.4.1 Aktivity BESIP .....	8
1.4.2 Ostatní .....	10
2. Evropské srovnání .....	11
2.1 Bilance roku 2019 .....	11
2.2 Mezinárodní spolupráce.....	12
2.2.1 Evropská rada bezpečnosti dopravy.....	12
2.2.2 Mezinárodní databáze silniční dopravy a nehodovosti.....	12
3. Strategické cíle NSBSP .....	13
3.1 Vývoj .....	13
3.2 Nehodová místa se smrtelnými a závažnými následky .....	14
3.3 Genderové srovnání .....	15
4. Krajské srovnání.....	17
4.1 Základní srovnání v období 2012-2019 .....	17
4.2 Relativní srovnání roku 2019.....	18
4.2.1 Podle počtu obyvatel.....	18
4.2.2 Podle délky pozemních komunikací .....	18
4.2.3 Podle dopravního výkonu.....	18
4.2.4 Podle celkové úrovně bezpečnosti silničního provozu.....	19
4.3 Nebezpečná místa v jednotlivých krajích .....	20
4.4 Problematické dílčí cíle NSBSP v jednotlivých krajích v roce 2019.....	21
4.4.1 Hlavní město Praha .....	21
4.4.2 Středočeský kraj .....	21
4.4.3 Jihočeský kraj.....	22
4.4.4 Plzeňský kraj .....	22



4.4.5 Ústecký kraj .....	23
4.4.6 Královéhradecký kraj .....	23
4.4.7 Jihomoravský kraj .....	24
4.4.8 Moravskoslezský kraj.....	24
4.4.9 Olomoucký kraj.....	25
4.4.10 Zlínský kraj .....	25
4.4.11 Kraj Vysočina .....	26
4.4.12 Pardubický kraj .....	26
4.4.13 Liberecký kraj.....	27
4.4.14 Karlovarský kraj .....	27
5. Dílčí cíle NSBSP .....	28
5.1 Děti .....	30
5.2 Chodci .....	31
5.3 Cyklisté .....	32
5.4 Motocyklisté .....	33
5.5 Mladí řidiči (do 24 let) .....	34
5.6 Stárnoucí populace (65 a více let) .....	35
5.7 Alkohol a jiné návykové látky .....	36
5.8 Nepřiměřená rychlost.....	37
5.9 Nedání přednosti v jízdě (od 2017) .....	38
5.10 Nesprávné předjíždění (od 2017) .....	39
5.11 Nákladní automobily (od 2017).....	40
6. Infrastruktura .....	41
6.1 Druh komunikace .....	41
6.1.1 Dopravní výkon.....	42
6.2 Směrové poměry komunikace.....	43
7. Plnění Akčního programu odpovědnými subjekty .....	44
7.1 Opatření bezpečná pozemní komunikace .....	45
7.2 Opatření bezpečné vozidlo.....	50
7.3 Opatření bezpečný účastník .....	51
7.4 Podpůrná opatření .....	54
8. Závěry a doporučení.....	57



---

8.1 Plnění strategických cílů .....	57
8.2 Plnění dílčích cílů .....	57
8.3 Zaměření aktivit na negativní vývoj dílčích cílů NSBSP.....	57
8.4 Komunikace .....	58
8.5 Vozidlo .....	58
8.6 Účastník.....	59
8.7 VIZE NULA.....	60
Přílohy.....	61
Příloha 1: Měsíční informace o plnění strategických a dílčích cílů NSBSP v roce 2019.....	61
Příloha 2: Předběžný odhad výše ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2019.....	61
Příloha 3: Dílčí cíle NSBSP z pohledu Hlubkové analýzy dopravních nehod.....	61
Příloha 4: Plnění z pohledu Nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu .....	61
Příloha 5: Plnění Akčního programu odpovědnými subjekty .....	61
Příloha 6: Hodnocení bezpečnosti krajů, stanovení ekvivalentu závažnosti nehod .....	61
Příloha 7: Legislativní změny s dopady na bezpečnost silničního provozu .....	61
Příloha 8: Zpráva o činnosti koordinačního pracoviště BESIP za rok 2019.....	61
Příloha 9: Fatální následky dopravních nehod v Evropě .....	61
Použité zdroje.....	62



## 1. Úvod

Uplynulý rok byl osmým rokem realizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 (dále jen „NSBSP“) [1] a současně i třetím rokem realizace revidované NSBSP. Předkládaný materiál hodnotí plnění NSBSP jak z pohledu roku 2019, tak uplynulých osmi 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“; *fotografie vozidla jedné z šetřených nehod v uplynulém roce*) [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 (Příloha 1 až Příloha 9); detailní analýzy jednotlivých dílčích cílů jsou/budou zveřejněny v průběhu roku na webových stránkách [www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz).



### 1.1 Základní shrnutí

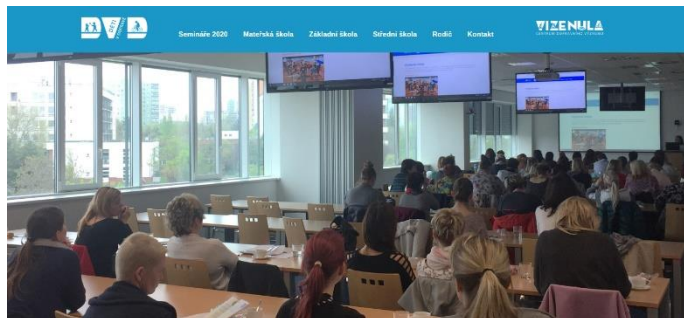
V důsledku dopravních nehod bylo v roce 2019 usmrceno 547 osob, 2 110 osob bylo zraněno těžce a 23 935 lehce. I přes meziroční pokles všech uvedených následků, nelze uplynulý rok zejména z pohledu fatálních následků dopravních nehod hodnotit pozitivně. **S 58 usmrčenými osobami na 1 milion obyvatel zaostala v uplynulém roce Česká republika o téměř 14 % za evropským průměrem** (51 usmrčených na 1 milion obyvatel). Vyjma Polska byl v sousedních zemích v roce 2019 evidován nižší počet usmrčených na 1 milion obyvatel než v České republice.

**Celkové roční ekonomické ztráty z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích dosáhly v uplynulém roce téměř 80 miliard Kč**, což představovalo přibližně 1,47 % hrubého domácího produktu v ČR (pozn. jedná se o předběžný odhad, finální data budou k dispozici ve 4. Q 2020).

**NSBSP, která má za cíl snížit počet usmrčených a těžce zraněných osob v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v České republice, předpokládá pro rok 2020 maximálně 333 usmrčených a 2 122 těžce zraněných osob.** Aby byl splněn tento hlavní strategický cíl NSBSP, musí v roce 2020 poklesnout počet usmrčených osob v důsledku dopravních nehod o 214 osob, tj. meziročně o téměř 40 %.

**Rada vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu (RV), které předsedá ministr dopravy, proto připravila více než 40 opatření, které mají pomoci snížit závažné následky dopravních nehod.** Mezi hlavní opatření, která bude Ministerstvo dopravy v roce 2020 prosazovat, patří legislativní změny, jako

je např. změna trestů za dopravní přestupky, včetně změny bodového systému. Ten by měl více postihovat nejzávažnější přestupky. Další změnou by mohl být vznik rehabilitačního programu pro recidivní řidiče. Vzniknout by měl také nový informační systém, který bude vyhodnocovat místa nehod a informovat o nich, včetně zpráv o aktuálních opravách a uzavírkách v provozu. Další připravená opatření se týkají např. preventivních kampaní, dopravní výchovy či posílení provozu. **Mimo zmíněné probíhá v rámci RV také příprava Strategie BESIP 2021-2030.**



**Informaci o plnění NSBSP za rok 2019 podaly všechny dotčené ústřední orgány státní správy i kraje ČR.** Informaci dále podalo 146 obcí s rozšířenou působností (tj. 71 %; dále jen „ORP“). I přes meziroční nárůst zapojených ORP, který ve skutečnosti kopíruje stav v roce 2017, nelze tento rozsah pokládat za uspokojivý.

Závěrečná kapitola předkládaného materiálu pak definuje oblasti, kterým je potřeba v návaznosti na NSBSP věnovat patřičnou pozornost včetně konkrétních doporučení. Je nutné také zmínit aktivity, které byly v oblasti klíčových témat bezpečnosti silničního provozu v uplynulém roce realizovány (viz následující podkapitoly).

**Je bezpodmínečně nutné, aby poslední rok 2020 aktuální dekády byl z pohledu bezpečnosti silničního provozu pozitivní a podařilo se přiblížit vytyčeným cílům NSBSP, resp. snížit počet usmrcených a těžce zraněných na pozemních komunikacích v České republice.**

## 1.2 Rada 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.

### 1.2.1 Obnovená činnost

Rada se v letech 2014 až 2016 nesešla ani jednou, v roce 2017 se sešla pouze jednou. Svoji aktivní činnost obnovila 27. června 2019. **V roce 2019 proběhla tři zasedání Rady vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu.**

A. **Rada připravila a schválila krátkodobá opatření s plněním do roku 2020, kterými reaguje na nedostatečné naplňování Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020.** Přijala usnesení směřující k přípravě střednědobých opatření ke zlepšení bezpečnosti silničního provozu.



B. **Střednědobá opatření s plněním do konce roku 2022** budou součástí Strategie BESIP 2021-2030 a budou dále projednána v rámci pracovního Výboru Rady. **Jak krátkodobá, tak střednědobá opatření mají jasný termín splnění a jeden odpovědný subjekt, který ručí za jejich realizaci.**

C. **Byly schváleny nominace jednotlivých členů do pracovních výborů a pracovní skupiny, které zahájily svoji činnost.** Byly zřízeny 4 pracovní výbory a 1 pracovní skupina, které se zaměřují na konkrétní problematiku spojenou s bezpečností silničního provozu, jedná se o:

- Výbor pro přípravu Strategie BESIP 2021-2030 a její financování,
- Výbor pro dopravní výchovu, prevenci a osvětu,
- Výbor pro automatizované, kooperativní a ITS systémy ve vztahu k bezpečnosti silničního provozu,
- Výbor pro autoškolení a začínající řidiče,
- Pracovní skupinu pro systém k identifikaci a odstraňování nehodových lokalit.

Činnost výborů je průběžně prezentována na jednáních Rady vlády ČR. Všechny pracovní výbory spolupracují na přípravě Akčního programu Strategie BESIP 2021-2030, kde budou formulovány konkrétní a měřitelné úkoly. Aktuální informace jsou uvedeny na webu [iBESIP](#).

## 1.2.2 Opatření s plněním do konce roku 2020

**Rada vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu schválila na svém 24. zasedání více než 40 opatření s termínem 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.](#)

### *Hlavní preventivní kampaně*

- Preventivní kampaně na téma: **bezpečnost motocyklistů, nepozornost řidičů a chodců, alkohol a drogy u mladých řidičů, používání bezpečnostních pásů a dětských autosedaček, dopad léků na řízení**
- Kampaň zaměřená na **agresivitu řidičů**
- Kampaň zaměřená na **bezpečné chování po dopravní nehodě** - bezpečnostní karta s návodem správného postupu při nehodě

### *Legislativa*

- **Návrh novely zákona o provozu na pozemních komunikacích (revize sankčního a bodového systému);** Cíl: Úprava správního trestání a bodového systému (zprůsnění správních trestů za nejzávažnější porušení pravidel silničního provozu, včetně delších zákazů řízení za závažné přestupky, posílení řešení přestupku příkazu na místě, definice bezpečné vzdálenosti).
- **Rehabilitační programy pro recidivní řidiče;** Cíl: *Návrh rehabilitačního programu pro řidiče, kteří opakovaně porušují pravidla silničního provozu a ani hrozba ztráty řidičského oprávnění, případně jeho ztráta, pro ně není dostatečnou motivací ke změně chování. Bude předložen návrh podoby rehabilitačního programu, který je možné zavést v praxi.*



## Infrastruktura

- **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); *Cíl: Návrh podoby informačního systému, včetně zdrojů dat, zúčastněných subjektů, cílových uživatelů, základních funkcí systému, přínosů a rizik. Bude připraveno v rámci pracovní skupiny Rady vlády zřízené pro tento projekt.*
- **Vydání příručky pro prevenci a snižování následků nehod s nárazem do stromu**, příručka pro silniční správní úřady stran prevence a snižování následků nehod s nárazem do stromu; *Cíl: Snižít následky nehod po srážce se stromy, dlouhodobě 15 procent řidičů umírá kvůli srážce se stromem.*

## Dohled a vymáhání sankcí

- **Personální posílení stávajících dálničních oddělení a zajištění personálního obsazení dálničních oddělení na nových úsecích dálnic**; *Cíl: Posílit viditelný dohled Policie ČR na dálnicích. Předložení materiálu Rozvoj dálničních oddělení Policie ČR do roku 2025 vládě České republiky.*
- **"Speed Marathon" zaměřený na dodržování rychlostních limitů a bezpečného odstupu vozidel**; *Cíl: Zvýšit dodržování rychlostních limitů řidiči, zejména v rizikových lokalitách. Zapojení veřejnosti do stanovení rizikových úseků, kde bude Policie ČR vykonávat dohled. Počet podnětů od veřejnosti.*

## Dopravní výchova:

- **Aplikace pro simulaci pohybu žáků ZŠ v silničním provozu – vývoj aplikace a její implementace do výuky dopravní výchovy**; *Cíl: Vývoj a distribuce do škol nové výukové aplikace (virtuální městečko, úkoly, soutěže) s cílem posílit základní praktické schopnosti žáků pohybovat se bezpečně v provozu a nedělat chyby, které ohrožují život, například: na kole se při odbočování vlevo dává přednost protijedoucímu vozidlu.*
- **Semináře pro mateřské školy a základní školy v oblasti dopravní výchovy** (metodika výuky dopravní výchovy pro MŠ a správné zásady pohybu organizovaného útvaru chodců pro ZŠ); *Cíl: Šířit metodické a výukové materiály BESIP mezi odbornou pedagogickou veřejnost (14 školení pro pedagogy MŠ, 14 školení pro pedagogy ZŠ, školních družin a dalších školských zařízení).*

## Strategie

- **Příprava Strategie BESIP 2021-2030**; *Cíl: Zpracování finální podoby Strategie BESIP na období 2021-2030, projednání návrhu nové Strategie BESIP 2021-2030 se zástupci krajů a odborné veřejnosti, v každém kraji workshop, zapracování jejich připomínek do Strategie, do června 2019 předloží výbor materiál do vlády (prosinec 2020).*

## 1.3 Systémové podmínky

Ministr dopravy vládě ČR v roce 2019 předložil materiál **Systémové podmínky realizace revidované NSBSP**, který identifikoval klíčové systémové oblasti s významným vlivem na realizaci cílů NSBSP a slabá místa současného systému managementu bezpečnosti silničního provozu.

Materiál dále shrnul doporučení ke zlepšení současného stavu:





- stanovit v nové Strategii BESIP 2021-2030 jasně definovaná a měřitelná opatření a nastavit jejich monitoring tak, aby je subjekty odpovědné za plnění NSBSP aktivně naplňovaly a uváděly do praxe, zapojit nejen dotčené resorty, ale i kraje, obce, nevládní a soukromý sektor
- pokračovat v činnosti Rady obnovené v červnu 2019 tak, aby Rada jednala minimálně čtyřikrát ročně a svým členům stanovila konkrétní aktivity s plněním do konce roku 2020 a dále ve vazbě na novou Strategii BESIP
- nastavit průběžný monitoring Rady nad plněním cílů Strategie BESIP
- provázet priority vlády ČR v oblasti BESIP s kritérii pro výběr preventivních projektů financovaných z fondu zábrany škod
- dokončit revizi sankčního a bodového systému navrženou Ministerstvem dopravy v novele zákona o provozu na pozemních komunikacích
- posílit informovanost veřejnosti o stanovených sankcích za dopravní přestupky
- posílit viditelný dohled Policie ČR, především na rizikových úsecích a v rizikových obdobích
- zaměřit se na řidiče, kteří recidivují v závažných porušeních zákona o provozu na pozemních komunikacích, např. realizací rehabilitačních kurzů
- zaměřit se na začínající řidiče, kteří u nehod s nejméně závažnými následky (smrtelná oběť, těžké zranění) vykazují vyšší míru rizikovosti než ostatní skupiny
- vytvořit jednotný celostátní systém vyhodnocení a odstraňování nehodových lokalit
- rozšířit okruh pozemních komunikací, u nichž je podmínkou realizace provedení bezpečnostního auditu
- zaměřit se na nejrizikovější faktory v rámci silniční infrastruktury – srážky s pevnou překážkou (stromy), směrové oblouky, železniční přejezdy
- provést analýzu možností, jak nastavit podmínky pro čerpání prostředků ze Státního fondu dopravní infrastruktury tak, aby investiční akce ve fázi projektu splňovaly kritéria bezpečné pozemní komunikace

## 1.4 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.

### 1.4.1 Aktivity BESIP

**V roce 2019 BESIP realizoval mimo jiné kampaň k chování řidičů v dopravním omezení**, jednalo se o spoty informující o správném způsobu vytváření uličky pro záchranáře a jízdy v zúžených pruzích. Spoty měly měsíčně přibližně 30 milionů zhlédnutí v televizi a byly rovněž sdíleny na sociálních sítích. V létě byla zahájena **kampaň „Limit“ cílená na motocyklisty, jejíž tvář je motocyklový závodník Lukáš Pešek**. Byl vysílán televizní a rozhlasový spot, proběhla motoškola, hlavní tvář kampaně vystupovala na akcích BESIP, kde přímo komunikovala s veřejností, kampaň bude pokračovat i v roce 2020. **Celostátní preventivní akce BESIP byla zaměřena na zrak řidičů - „Vidíš skvěle?“** Jednalo se o odborné testování zraku na 28 akcích v krajích, v jejichž rámci bylo testováno více než 3 100 lidí, akce byla doplněná inzertní kampaní v TV a na rozhlasových stanicích s vysokou poslechovitostí. Tato akce byla financována z Fondu zábrany škod. **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.**



Projekt „**Děti v dopravě**“ se zaměřuje na rodiče a instituce věnující se výchově a vzdělávání dětí. Na webu [www.detivdoprave.cz](http://www.detivdoprave.cz) jsou k dispozici všechny materiály, které byly vytvořeny pro školská i mimoškolská zařízení, rodiče a děti. V roce 2019 bylo natočeno 10 videí: „Jak pracovat s metodikou dopravní výchovy pro mateřské školy“, v rámci všech krajských měst bylo proškoleny 700 pedagogických pracovníků, semináře budou pokračovat také v roce 2020. Taktéž vznikla ucelená brožura zaměřená na Pohyb organizovaného útvaru chodců. V uplynulém roce se uskutečnil první ročník kreativní soutěže „**Zlepšete dopravu s námi**“, která měla za cíl společně vytvořit dopravu bezpečnější, ekologičtější, efektivnější a příjemnější. Zvítězil videoklip „Neslyšíš, zaplatíš“, který upozorňuje na aktuální problematiku nepozornosti chodců na železničních přejezdech. Výsledky soutěže jsou k dispozici [zde](#). V rámci **Hlubkové analýzy dopravních nehod** ([www.vyzkumnehod.cz](http://www.vyzkumnehod.cz)) byly v uplynulém roce vytvořeny 2 spoty, které kombinují simulaci s reálnými záběry z dopravních nehod; zveřejněny byly videa „Srážka se stromem“ a „Nepozornost chodce s fatálními následky“.



### 1.4.1.1 Krajsí koordinátoři BESIP

BESIP prostřednictvím svých krajských koordinátorů absoluuje prakticky každý týden kontaktní preventivní akce v krajích. Jejich každodenní systematická práce nespočívá jen v pořádání a účasti na preventivních akcích, jsou především důležitým spojovatelem jednotlivých odpovědných subjektů NSBSP.

**V roce 2019 se krajsí koordinátoři zúčastnili 1 634 akcí (meziročně o 206 více, tj. +14 %), s celkovou návštěvností přes 670 tisíc osob, tradičně se podíleli na přípravě a realizaci Dopravní soutěže mladých cyklistů. Děti ze základní školy Smetanův okruh 4 v Krnově zvítězily ve finále 34. ročníku mezinárodní evropské soutěže „Dopravní soutěž mladých cyklistů“, která se pod záštitou Mezinárodní automobilové**



federace (FIA) konala v Ženevě. Detailní informace jsou obsahem Přílohy 8.

## 1.4.2 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.**

Ministerstvo dopravy společně s Technologickou agenturou ČR připravilo 2. veřejnou soutěž v programu na podporu aplikovaného výzkumu, experimentálního vývoje a inovací v oblasti dopravy DOPRAVA 2020+. Cílem programu je prostřednictvím podpory projektů aplikovaného výzkumu rozvíjet dopravní sektor s ohledem na jeho udržitelnost, bezpečnost či přístupnost. V rámci výzvy mohou být navrhovány také projekty z oblasti automatizace a digitalizace. Vyhlášená výzva rovněž reaguje na aktuální situaci a zaměřuje se i na dopravní témata související s řešením mimořádných událostí. [14]

Příklady projektů, akcí a kampaní, které byly v oblasti bezpečnosti silničního provozu podpořeny v roce 2019 z **Fondu 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 téměř tříminutový sestřih vybraných událostí, zachycených policisty na pozemních komunikacích v České republice, **Rok 2019 očima dopravní policie**.



Podnětné výstupy poskytují aktuální šetření, která byla v uplynulém roce zaměřena např. na tzv. blikající zelenou na semaforu, příp. měřiče rychlosti v obcích a na rizikových místech a další. Detailní informace jsou k dispozici na webu [Observatoře bezpečnosti silničního provozu](#), resp. v Příloze 4. [6]



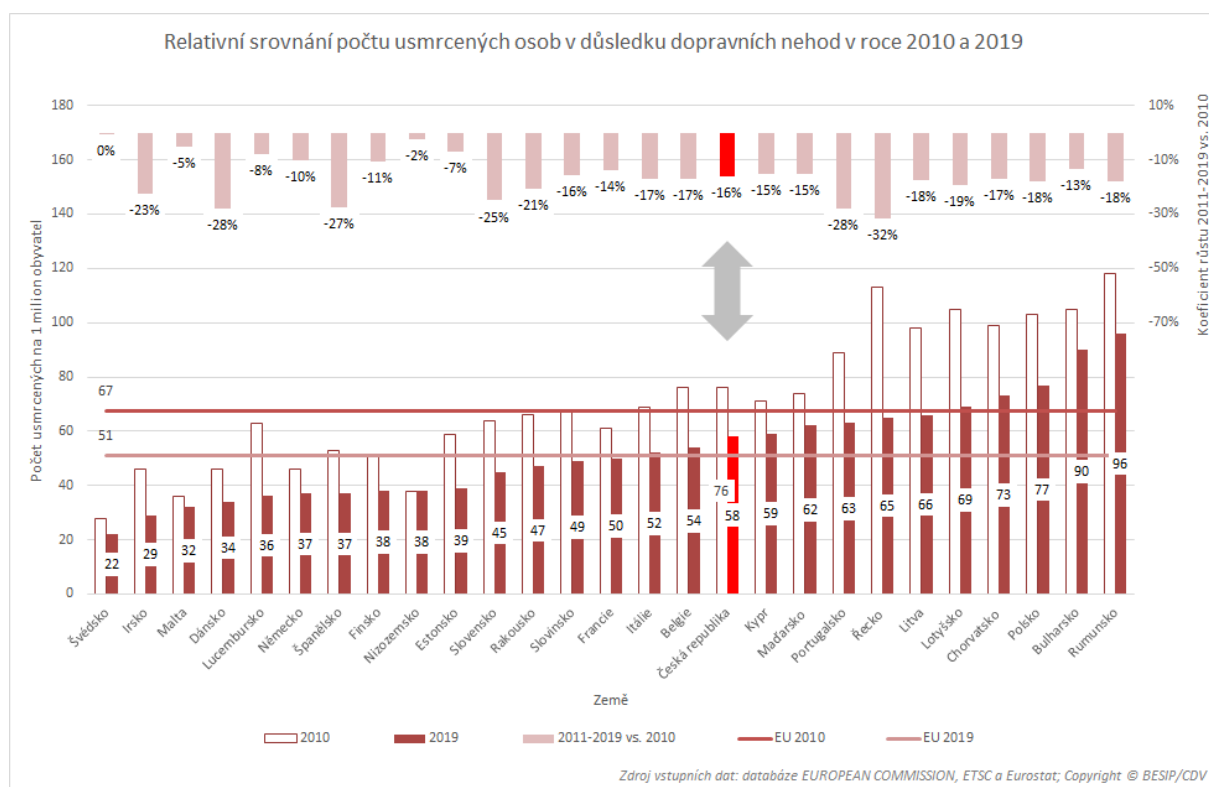
## 2. Evropské srovnání

### 2.1 Bilance roku 2019

Na silnicích v Evropské unii bylo v roce 2019 usmrceno 22 659 osob. Ve srovnání s rokem 2010 se jedná o pokles o 23,7 %, prakticky shodný pokles byl evidován také v České republice (23,1 %); meziročně došlo v EU k poklesu usmrcených osob v důsledku dopravních nehod o 3,0 %, v České republice o 6,2 %. V uplynulém roce bylo ve 27 členských státech EU evidováno 51 usmrcených osob na 1 milion obyvatel. Je velmi nepravděpodobné, že bude dosaženo cíle snížit počet úmrtí na silnicích do roku 2020 na polovinu.

K „evropským premiantům“ lze s 22 usmrcenými na 1 milion obyvatel zařadit Švédsko, Irsko (29) a Maltu (32), které patří v rámci evropských srovnání mezi země s nejnižším počtem fatálních dopravních nehod. Naopak významně nadprůměrný počet usmrcených osob na milion obyvatel byl v uplynulém roce evidován v Rumunsku (96), Bulharsku (90) a Polsku (77).

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



## 2.2 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). V roce 2019 proběhla 4 jednání této pracovní skupiny. Hlavním obsahem jednání byla příprava Strategie na období 2021-2030 a jejich klíčových ukazatelů. V rámci HLG RS ale SO BESIP rovněž komunikuje samostatně s EU koordinátorem pro bezpečnost silničního provozu, se kterým řešilo i jednání Slavkovské platformy v rozšířeném formátu na téma Nevěnování se řízení, Alkohol a návykové látky a přípravu nové Strategie na dekádu 2021-2030.

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.

### 2.2.1 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.

Poznatky z ETSC jsou mimo jiné využívány v rámci tematických analýz BESIP, v roce 2019 byly převzaty a doplněny komentářem v kontextu ČR následující výstupy:

- Poslanci Evropského parlamentu podporují nová pravidla bezpečnosti silničního provozu a vozidel.
- Chytré technologie omezí překračování rychlosti na evropských silnicích.
- Poslanci Evropského parlamentu podpořili klíčové bezpečnostní normy.
- Rendez-vous Systém: Reakce po kolizi.
- Detekce nepřipoutaných osob na všech sedadlech již od září.
- Nárazové zkoušky automobilů: K reálným nehodám dochází i v mnohem vyšších rychlostech.
- Bezpečnější cesty, bezpečnější města: Jak zlepšit bezpečnost silničního provozu ve městech v EU.
- Irsko je příkladem v řešení bezpečnosti silničního provozu.
- Poslanci ve Velké Británii vyzývají k zákazu hands-free volání během řízení.
- Automatizace dle britských výzkumníků může do roku 2040 snížit počet nehod o 22 %.
- Ve Finsku byla, na základě varování Evropské komise, odložena tzv. auta pro děti.

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

### 2.2.2 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 9.



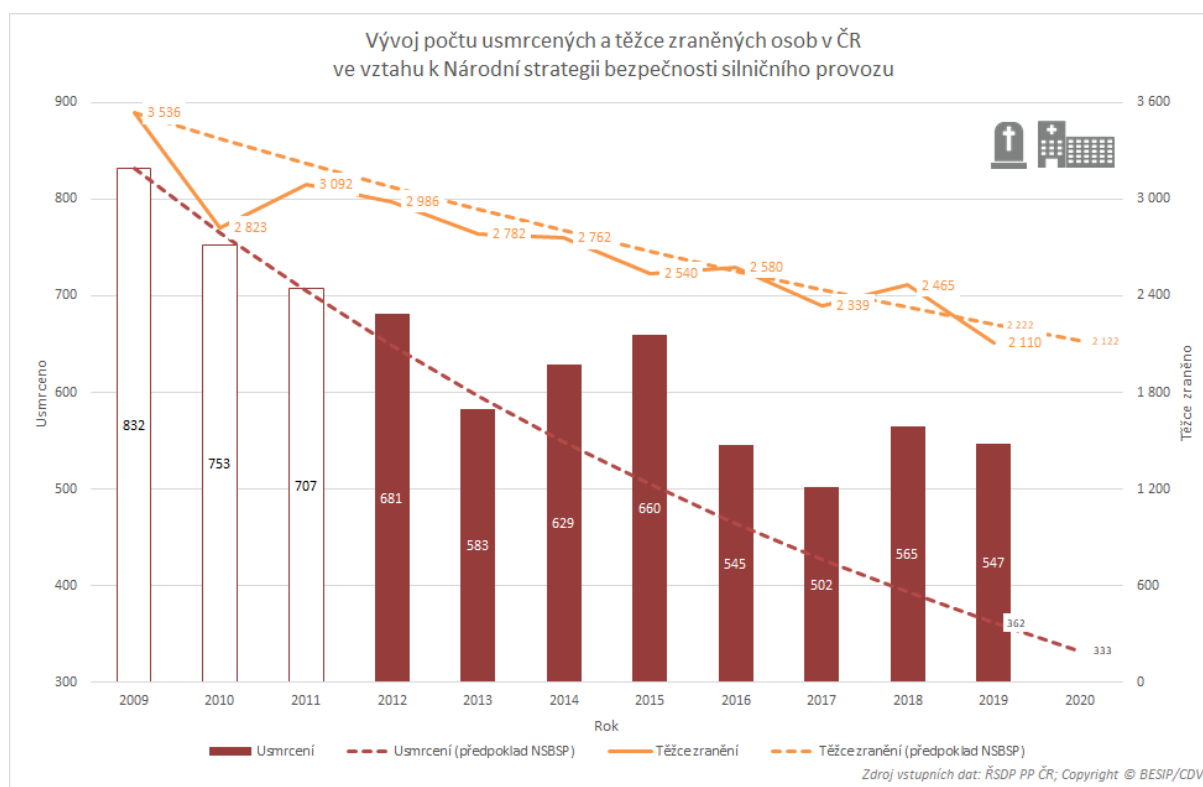
## 3. Strategické cíle NSBSP

### 3.1 Vývoj

Oproti předpokladům, stanoveným NSBSP, bylo v uplynulých 8 letech na pozemních komunikacích usmrceno téměř o čtvrtinu více osob. V období let 2012-2019 bylo do 30 dní od nehody usmrceno 5 285 osob, tj. oproti stanoveným předpokladům o 1 013 více (+24 %); do 24 hod od nehody usmrceno 4 712 osob, tj. oproti stanoveným předpokladům o 767 více (+19 %), těžce zraněno pak bylo 20 564 osob, o 474 méně (-2 %).

Strategické cíle NSBSP		2009	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2019		
												Počet	Rozdíl	
Následky	Usmrcení / 30 dní	901	742	654	688	737	611	577	658	618		5 285	1 013	24%
	Usmrcení / 30 dní (předpoklad NSBSP)	901	702	646	594	547	502	463	426	392	361	4 272		
	Usmrcení / 24 hod	832	681	583	629	660	545	502	565	547		4 712	767	19%
	Usmrcení / 24 hod (předpoklad NSBSP)	832	648	596	549	505	464	427	393	362	333	3 945		
	Těžce zranění	3 536	2 986	2 782	2 762	2 540	2 580	2 339	2 465	2 110		20 564	-474	-2%
Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	3 536	3 076	2 937	2 804	2 676	2 555	2 439	2 328	2 222	2 122	21 038			

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). Kromě meziročního nárůstu počtu usmrcených osob je velmi negativní rozdíl fatálních nehod do 30 dní vs. do 24 hod. **Na následky nehod** (tj. od 24 hod do 30 dní) **bylo usmrceno v roce 2019 dalších 71 osob, tj. +13 %**. V roce 2019 byla splněna NSBSP v oblasti těžce zraněných osob. Vývoj usmrcených (do 24 hod) a těžce zraněných osob je uveden v následujícím grafu.

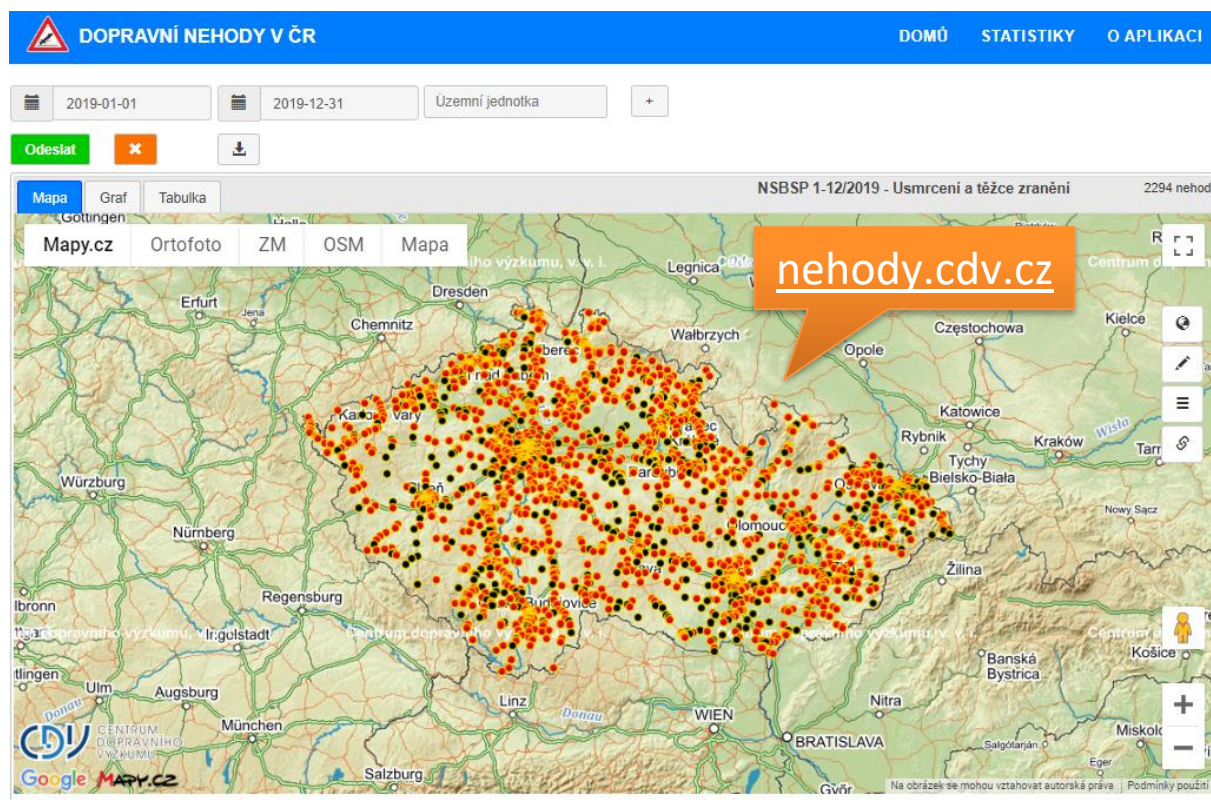
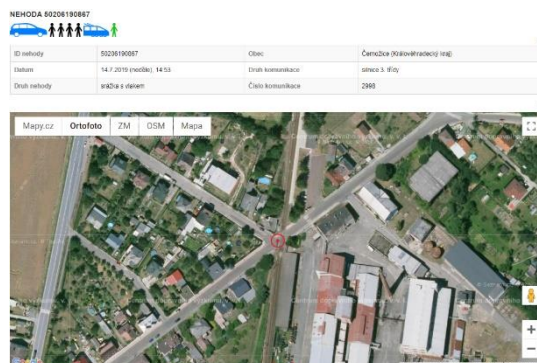


Detailní informace jsou obsahem Přílohy 1.

## 3.2 Nehodová místa se smrtelnými a závažnými následky

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 (viz screen z aplikace). Změnou územní jednotky lze zobrazit detailněji uvedené nehody např. v rámci konkrétního kraje. **Mapa níže zobrazuje usmrcené a těžce zraněné osoby v důsledku dopravních nehod v ČR v roce 2019, pro zobrazení mapy v prohlížeči klikněte na ni, příp. [zde](#).**



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 k 31. 12. 2019 registrováno 6 834 695 držitelů řidičských oprávnění. Poměr všech registrovaných řidičů podle pohlaví je celkem ustálený, tvoří jej **54,83 % mužů a 45,17 % žen**.

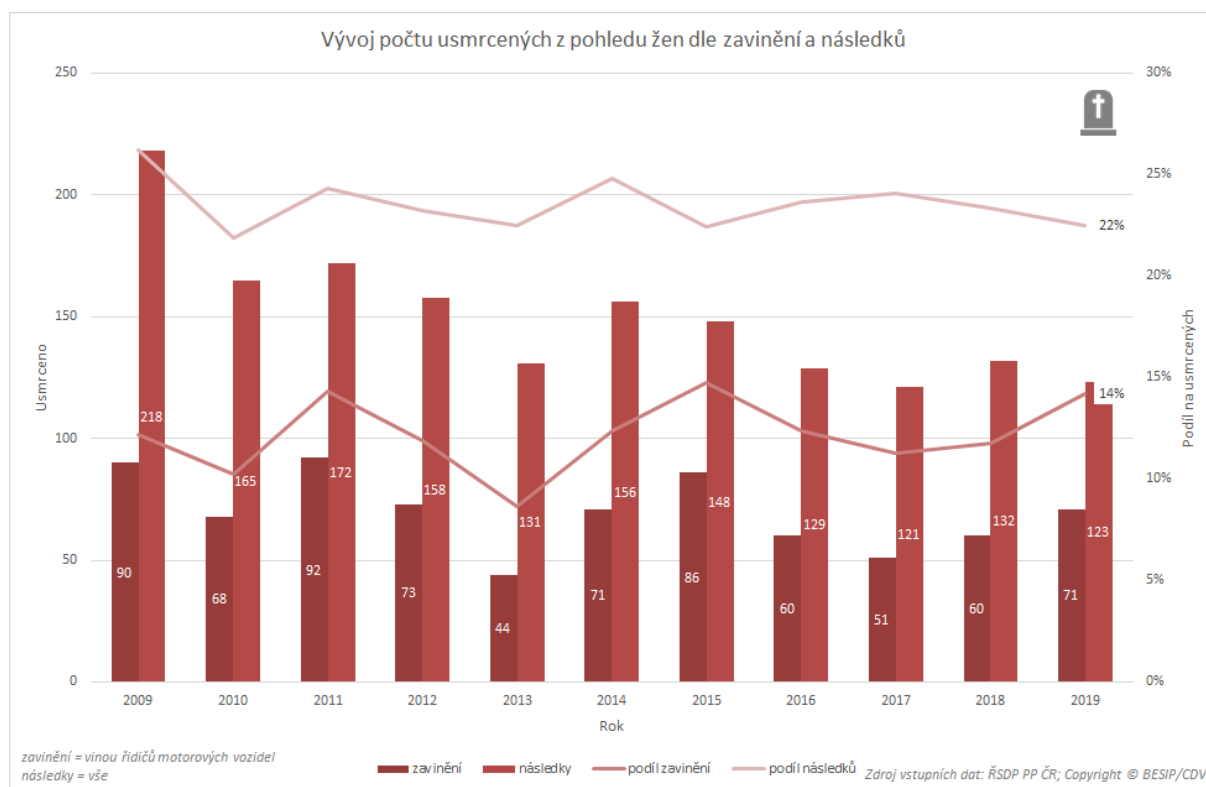


Z **bodového hodnocení řidičů** vyplývá, že poměr bodovaných mužů a žen je, na rozdíl od poměru všech řidičů, významně odlišný - tvoří jej **81,03 % mužů a 18,97 % žen**. Rozdíly mezi poměry bodovaných mužů a žen v jednotlivých krajích jsou nevýznamné (poměr mužů je mezi 79,86 % a 82,81 %). Registrováno bylo 39 906 řidičů, kteří dosáhli **12 bodů**, z nichž **92,07 % tvořili muži a 7,93 % ženy**. [16]

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 2019 bylo vinou řidičů motorových vozidel usmrceno 499 osob, z toho: vinou mužů bylo usmrceno 428 osob, tj. 86 %; vinou žen pak 71 osob, tj. 14 %. **V období let 2009-2019 bylo vinou řidičů motorových vozidel (mužů) usmrceno 88 % osob, vinou řidiček pak 12 % osob.**

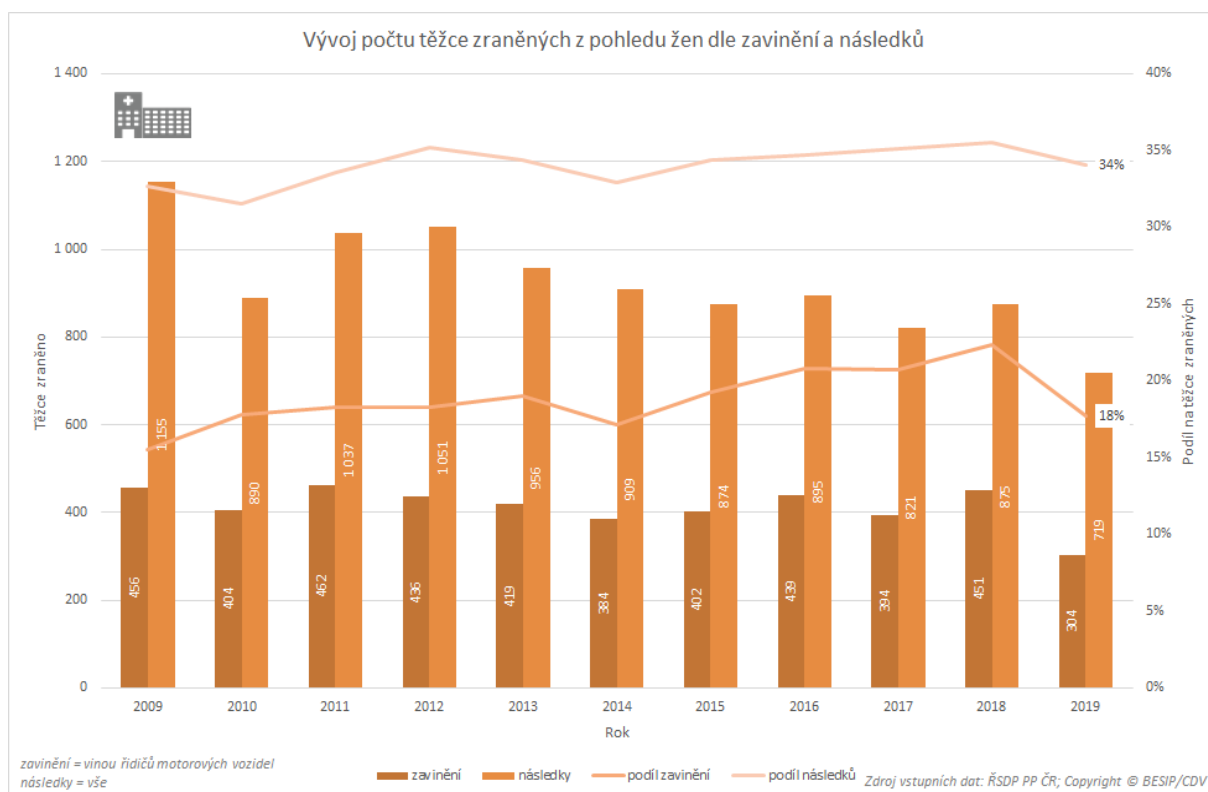
V roce 2019 bylo usmrceno 547 osob, z toho 424 mužů (78 %) a 123 žen (22 %). **V období let 2009-2019 byl evidován podíl usmrcených mužů vs. žen 76:24 %**. Z uvedeného je zřejmé, že **podíl žen na následcích byl dvojnásobně vyšší oproti podílu zaviněných nehod s fatálními následky ženami**.





V roce 2019 bylo vinou řidičů motorových vozidel těžce zraněno 1 714 osob, z toho: vinou mužů bylo těžce zraněno 1 410 osob, tj. 82 %; vinou žen pak 304 osob, tj. 18 %. **V období let 2009-2019 bylo vinou řidičů motorových vozidel (mužů) těžce zraněno 81 % osob, vinou řidiček pak 19 % osob.**

V roce 2019 bylo těžce zraněno 2 110 osob, z toho 1 391 mužů (66 %) a 719 žen (34 %). **V období let 2009-2019 byl evidován podíl usmrcených 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 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+E tvoří muži 99,1 %, u skupiny C 98,4 % (shodně jako u skupiny D). Významně více jsou řidiči-muži zastoupení také v kategorii motocyklistů, mezi držiteli řidičského oprávnění skupiny A tvoří muži 88,3 %.

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

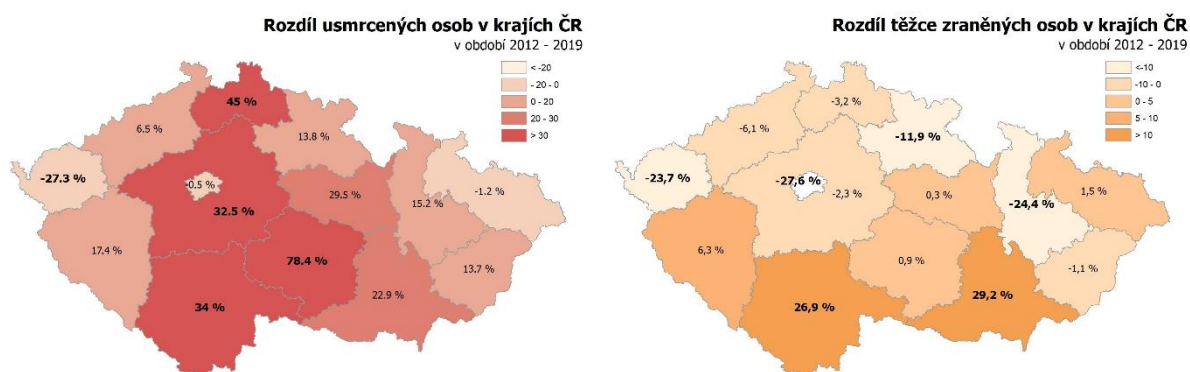


## 4. Krajské srovnání

### 4.1 Základní srovnání v období 2012-2019

Jak bylo uvedeno v předchozí kapitole, v období 2012-2019 bylo oproti předpokladům NSBSP usmrceno o 19 % více osob, o 2 % 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 3 kraje splnily v uvedeném období předpoklady NSBSP v oblasti usmrcených osob**, jedná se o Karlovarský kraj (-27,3 %), Moravskoslezský kraj (-1,2 %) a hl. m. Praha (-0,5 %). **V oblasti těžce zraněných osob splnilo v uvedeném období předpoklady NSBSP 8 krajů**, nejpozitivnější bilance byla evidovaná v hl. m. Praze (-27,6 %), Olomouckém (-24,4 %), Karlovarském (-23,7 %) a Královéhradeckém kraji (-11,9 %).

V drtivé většině krajů (11 ze 14) bylo v uvedeném období usmrceno více osob, než předpokládala NSBSP. **Nejvyšší relativní rozdíl (+78,4 %) byl evidován v Kraji Vysočina** (pozn. zde došlo k významnému skokovému snížení počtu usmrcených osob v roce 2009, který je referenčním rokem pro stanovení snižování počtu usmrcených osob až do roku 2020), následoval Liberecký (+45,0 %), Jihočeský (+34,0 %), Středočeský (+32,5 %) a Pardubický kraj (+29,5 %). **V jižní části ČR pak byly nejvíce překročeny předpoklady v oblasti těžce zraněných: v Jihomoravském kraji došlo k překročení o 29,2 %, v Jihočeském pak o 26,9 %.**



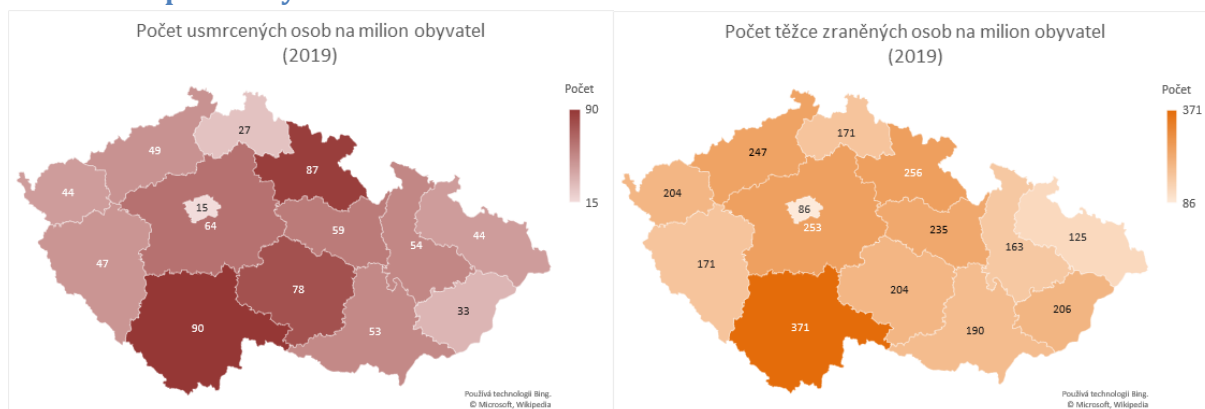
V roce 2019 došlo u 12 ze 14 krajů k překročení stanoveného předpokladu u osob usmrcených, 6 krajů pak překročilo předpoklad u osob těžce zraněných. **Při meziročním srovnání (2019-2018) počtu usmrcených osob byla situace horší u 4 ze 14 krajů**, v Královéhradeckém kraji bylo usmrceno meziročně nejvíce osob (+30, tj. +167 %). Negativní bilance usmrcených byla evidovaná v Jihomoravském kraji, kde bylo usmrceno 63 osob (tj. +14, +29 %), 25 z nich byli chodci (tj. 81 %). **Při meziročním srovnání (2019-2018) počtu těžce zraněných osob byla situace horší u 3 ze 14 krajů**, v Ústeckém kraji bylo těžce zraněno meziročně nejvíce osob (+17, tj. +9 %). Naopak meziročně o 100 těžce zraněných osob bylo evidováno v Jihomoravském kraji, tj. -31 %.

Grafické podklady, týkající se jednotlivých krajů jsou součástí Přílohy 1. Detailní data, týkající se nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu jsou pak obsahem Přílohy 4.

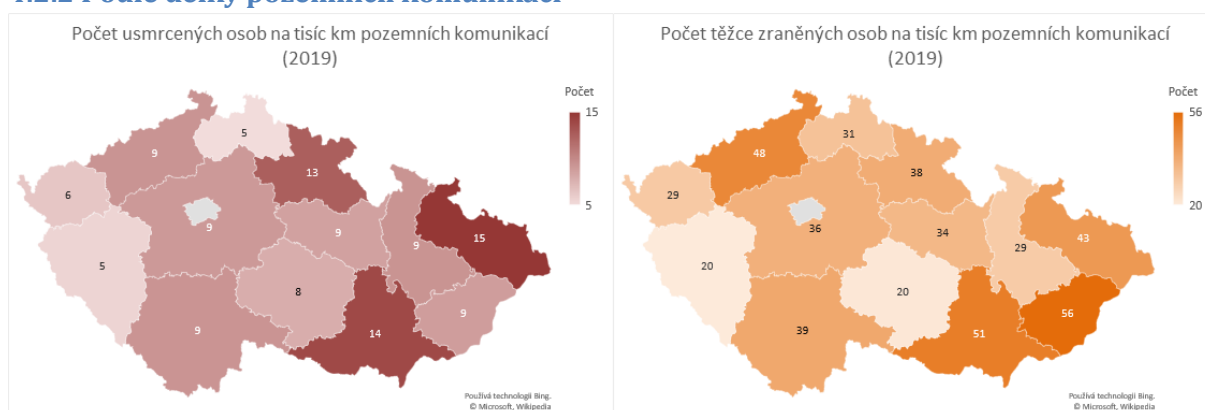
## 4.2 Relativní srovnání roku 2019

Relativní srovnání usmrcených a těžce zraněných osob v jednotlivých krajích v roce 2019 dle základních parametrů je uvedeno v následujících schématech. Mapové podklady jsou srozumitelné, proto u nich není obsažen doprovodný komentář.

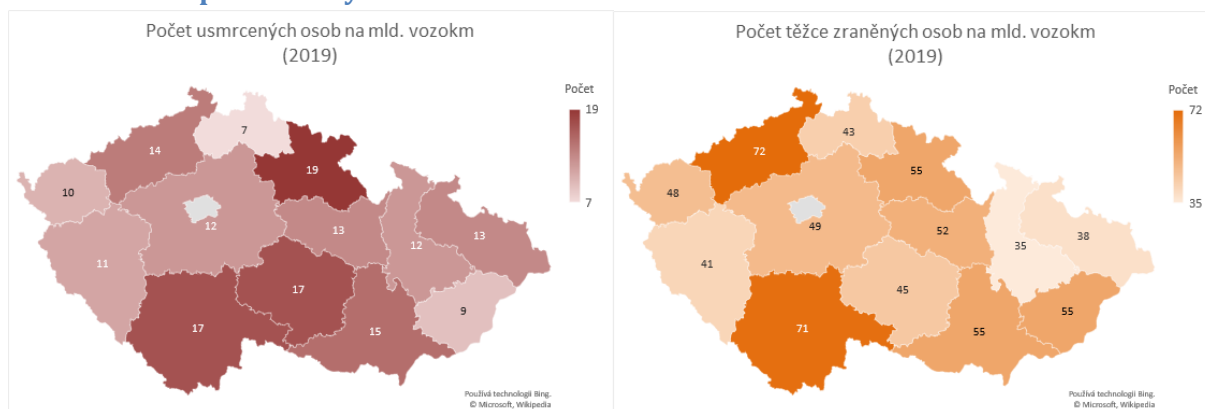
### 4.2.1 Podle počtu obyvatel



### 4.2.2 Podle délky pozemních komunikací



### 4.2.3 Podle dopravního výkonu



## 4.2.4 Podle celkové úrovně bezpečnosti silničního provozu

Následující část je věnovaná srovnání celkové úrovně bezpečnosti silničního provozu v jednotlivých krajích v roce 2019 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	2019		Meziročně	2019
Karlovarský	22,5	0	1.	19,1	0	1.
Liberecký	24,9	+1	2.	27,1	+1	2.
Plzeňský	42,8	+1	4.	29,3	+1	3.
Vysočina	52,9	-2	7.	31,6	-2	4.
Pardubický	49,6	+2	6.	42,9	+2	5.
Olomoucký	48	-1	5.	50,2	-1	6.
Královéhradecký	66,8	-1	8.	58,4	-1	7.
Jihočeský	94,6	+1	11.	58,9	+1	8.
Zlínský	39,4	-1	3.	63,8	-1	9.
Ústecký	73	0	10.	84,2	0	10.
Středočeský	141	0	13.	120,5	0	11.
Moravskoslezský	72,6	0	9.	149,4	0	12.
Jihomoravský	96	0	12.	152,9	0	13.

Jako nejbezpečnější byl v roce 2019 z uvedeného srovnání Karlovarský kraj, který dominoval i v nízkých počtech usmrcených, resp. těžce zraněných osob. V tomto srovnání je nutné zmínit i kraj Vysočina, který si polepšil oproti ekvivalentu při zahrnutí demografických proměnných o 3 příčky. Když vezmeme v potaz téměř stejné hodnoty ekvivalentu u Královéhradeckého kraje a Vysočiny, Vysočinu hodnotíme bezpečněji, jelikož oproti Královéhradeckému kraji disponuje širší silniční sítí a menším počtem obyvatel. Meziročně si polepšil Liberecký, Plzeňský, Pardubický a Jihočeský kraj.

Naopak za nejméně bezpečný lze označit Jihomoravský kraj, který si o příčku pohoršil oproti pořadí dle ekvivalentu, ve kterém také patří mezi nejhorší kraje. Dále následovaly kraje Moravskoslezský a Středočeský (dominance v počtu usmrcených i těžce zraněných osob). Největší propad při zahrnutí demografických charakteristik zaznamenal Zlínský kraj, který si pohoršil o 6 příček. Obdobně vyzní i porovnání Zlínského a Olomouckého kraje s téměř stejnou hodnotou ekvivalentu, kde v neprospěch Zlínského kraje svědčí výrazně užší silniční síť. Meziročně si pohoršila Vysočina, Olomoucký, Královéhradecký a Zlínský kraj.



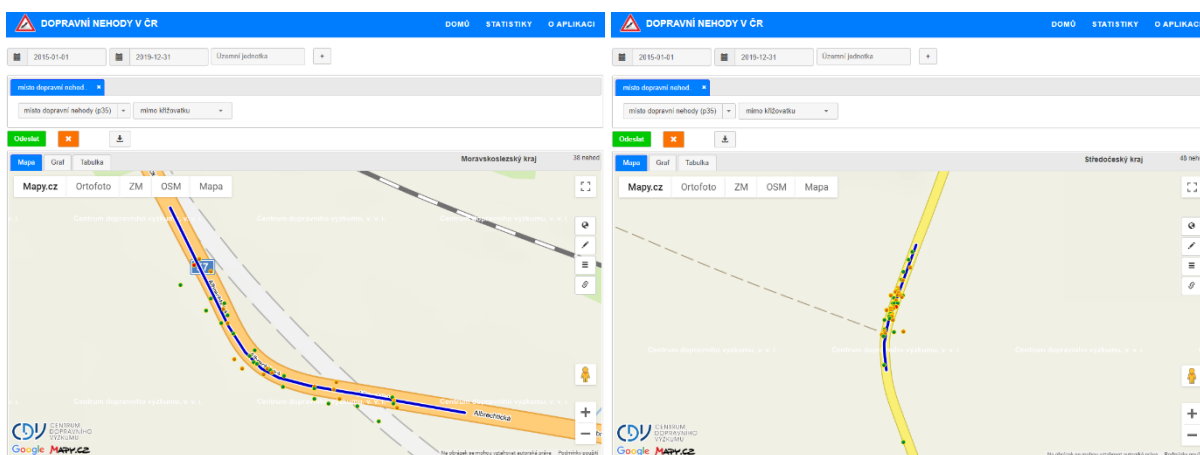
## 4.3 Nebezpečná místa v jednotlivých krajích

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**.

Uvedená místa jsou počítána pro všechny mezikřižovatkové úseky na silnicích III. a vyšších tříd z nehod za posledních 5 let, tzn. v období 2015-2019. Místa byla vytipována dle ukazatele významnosti shluku, tzv. kolektivního rizika. Z uvedených míst byla **nejvyšší ekonomická ztráta** (detaily viz Příloha 2), **téměř 55 mil. Kč, evidovaná v Ústeckém kraji na silnici I/15 v katastru obce Lahovice u Libčevsi, kde došlo v uplynulých 5 letech na 264 metrech k 65 nehodám**. Hmotná škoda se na celkové ekonomické ztrátě podílela „jen“ necelými 8 %.

Kraj	Katastr (htt odkaz na mapu)	Silnice	Kolektivní riziko	Počet nehod	Délka shluku (m)	Hmotná škoda	Ekonomická ztráta
Praha	<a href="#">Ruzyně</a>	D6	1 025	54	140	4 347 000 Kč	37 031 600 Kč
Středočeský	<a href="#">Jiřice</a>	II/272	453	46	190	6 336 000 Kč	46 632 400 Kč
Jihočeský	<a href="#">Prachatice</a>	II/141	54	20	240	1 328 000 Kč	12 159 100 Kč
Plzeňský	<a href="#">Březí u Medlova</a>	I/26	87	30	281	2 412 500 Kč	36 611 100 Kč
Ústecký	<a href="#">Lahovice u Libčevsi</a>	I/15	170	65	264	4 192 000 Kč	54 047 300 Kč
Královéhradecký	<a href="#">Hradec Králové</a>	I/31	206	79	387	9 996 300 Kč	22 896 900 Kč
Jihomoravský	<a href="#">Tišnov</a>	II/385	59	12	110	2 320 000 Kč	11 637 100 Kč
Moravskoslezský	<a href="#">Krásné Loučky</a>	I/57	132	38	290	2 186 500 Kč	31 732 400 Kč
Olomoucký	<a href="#">Lukavice na Moravě</a>	I/44	60	25	250	2 712 000 Kč	20 629 500 Kč
Zlínský	<a href="#">Uherský Brod</a>	I/50	33	13	190	1 919 500 Kč	6 219 700 Kč
Vysočina	<a href="#">Kostelec u Jihlavy</a>	II/406	66	14	140	896 000 Kč	8 779 700 Kč
Pardubický	<a href="#">Kočí</a>	I/17	76	13	130	601 000 Kč	26 835 300 Kč
Liberecký	<a href="#">Okrouhlá u Nového Boru</a>	I/13	83	39	373	3 258 500 Kč	44 352 200 Kč
Karlovarský	<a href="#">Skalka u Hazlova</a>	I/64	98	43	383	3 261 000 Kč	22 137 000 Kč

Příklady nebezpečných míst v Moravskoslezském (okr. Bruntál) a Středočeském kraji (okr. Nymburk).



## 4.4 Problematické dílčí cíle NSBSP v jednotlivých krajích v roce 2019

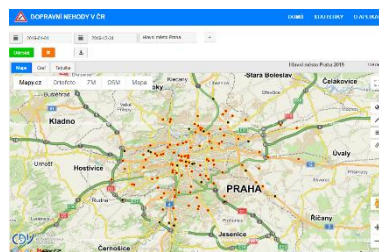
### 4.4.1 Hlavní město Praha

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v hl. m. Praze v uplynulém roce dosáhla **10,6 miliard Kč** (detaily viz Příloha 2). V období let 2012-2019 bylo usmrceno **189 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 1 méně (-1 %), těžce zraněno pak bylo **1 495 osob**, o 569 méně (-28 %).

Kraj / plnění NSBSP	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2019		
											Počet	Rozdíl	
Hl. m. Praha													
<b>Usmrcení</b>	40	26	29	20	25	21	17	31	20		189	-1	-1%
Usmrcení (předpoklad NSBSP)	40	31	29	26	24	22	21	19	17	16	190		
<b>Těžce zranění</b>	347	236	228	206	179	194	156	182	114		1 495	-569	-28%
Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	347	302	288	275	263	251	239	228	218	208	2 064		

#### 2019: Chodci, nákladní automobily, nedání přednosti v jízdě

V roce 2019 bylo usmrceno 20 osob, těžce zraněno pak 114 osob (historicky nejméně). NSBSP v oblasti usmrcených osob nebyla v uplynulém roce splněna. **Z 20 usmrcených osob bylo 8 chodců, tzn. 40% podíl chodců na všech usmrcených osobách** (pozn. v rámci ČR chodci tvořili 17 % usmrcených osob). Vinou řidičů nákladních automobilů bylo usmrceno 7 osob (35 % vs. 12 % ČR). Na těžce zraněných se chodci podíleli 46 % (52 osob), polovina osob (57) byla těžce zraněná v důsledku nedání přednosti v jízdě (50 % vs. 27 % ČR).



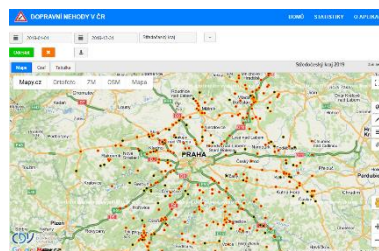
### 4.4.2 Středočeský kraj

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích ve Středočeském kraji v uplynulém roce dosáhla **12,1 miliard Kč** (detaily viz Příloha 2). V období let 2012-2019 bylo usmrceno **779 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 191 více (+32 %), těžce zraněno pak bylo **3 232 osob**, o 76 méně (-2 %).

Kraj / plnění NSBSP	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2019		
											Počet	Rozdíl	
Středočeský													
<b>Usmrcení</b>	124	110	88	116	102	106	63	106	88		779	191	32%
Usmrcení (předpoklad NSBSP)	124	97	89	82	75	69	64	59	54	50	588		
<b>Těžce zranění</b>	556	463	410	435	393	441	337	403	350		3 232	-76	-2%
Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	556	484	462	441	421	402	384	366	349	334	3 308		

#### 2019: Nepřiměřená rychlost, motocyklisté, mladí řidiči

V roce 2019 bylo usmrceno 88 osob, těžce zraněno pak 350 osob. I přes meziroční poklesy nebyla NSBSP v obou oblastech v uplynulém roce splněna. **Celkem 37 osob bylo usmrceno a 127 těžce zraněno v důsledku nepřiměřené rychlosti.** Ve srovnání s ostatními kraji bylo evidováno více usmrcených (16) a těžce zraněných (78) motocyklistů. **Přibližně každá pátá osoba byla usmrcená, resp. těžce zraněná vinou mladého řidiče.**



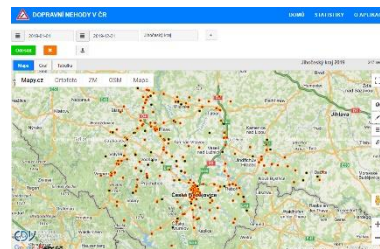
## 4.4.3 Jihočeský kraj

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Jihočeském kraji v uplynulém roce dosáhla **5,5 miliard Kč** (detaily viz Příloha 2). V období let 2012-2019 bylo usmrceno **470 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 119 více (+34 %), těžce zraněno pak bylo **1 789 osob**, o 379 více (+27 %).

Kraj / plnění NSBSP	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2019		
											Počet	Rozdíl	
Jihočeský													
Usmrcení	74	71	54	63	62	51	52	59	58		470	119	34%
Usmrcení (předpoklad NSBSP)	74	58	53	49	45	41	38	35	32	30	351		
Těžce zranění	237	240	208	203	194	191	258	256	239		1 789	379	27%
Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	237	206	197	188	179	171	163	156	149	142	1 410		

### 2019: Nepřiměřená rychlost, mladí řidiči, nesprávné předjíždění

V roce 2019 bylo usmrceno 58 osob, těžce zraněno pak 239 osob. NSBSP v obou oblastech nebyla ani v jednom roce splněna. **Více než polovina osob (50, meziročně +15) byla usmrcena v důsledku nepřiměřené rychlosti (52 % vs. 36 % ČR), čtvrtina osob (15, meziročně +7) pak byla usmrcena vinou mladých řidičů (26 % vs. 15 % ČR). Každá pátá těžce zraněná osoba v rámci uvedeného kraje byla zraněna v důsledku nesprávného předjíždění (20 % vs. 12 % ČR).** V Jihočeském kraji jako v jediném nebyla v roce 2019 usmrcena žádná osoba v důsledku vlivu alkoholu a jiných návykových látek.



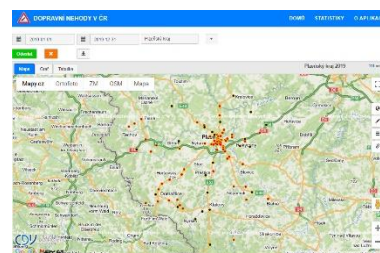
## 4.4.4 Plzeňský kraj

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Plzeňském kraji v uplynulém roce dosáhla **3,7 miliard Kč** (detaily viz Příloha 2). V období let 2012-2019 bylo usmrceno **340 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 50 více (+17 %), těžce zraněno pak bylo **923 osob**, o 55 více (+6 %).

Kraj / plnění NSBSP	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2019		
											Počet	Rozdíl	
Plzeňský													
Usmrcení	61	52	43	40	39	41	53	44	28		340	50	17%
Usmrcení (předpoklad NSBSP)	61	48	44	40	37	34	31	29	27	24	290		
Těžce zranění	146	169	155	113	102	107	83	93	101		923	55	6%
Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	146	127	121	116	110	105	101	96	92	88	868		

### 2019: Nepřiměřená rychlost, stárnoucí populace

V roce 2019 bylo usmrceno 28 osob (historicky nejméně), těžce zraněno pak 101 osob. NSBSP v obou oblastech nebyla v uplynulém roce splněna. **Téměř polovina osob (13) byla usmrcena v důsledku nepřiměřené rychlosti (46 % vs. 36 % ČR).** Více než třetina usmrcených osob (10) byla starší 64 let (36 % vs. 22 % ČR). V tomto kraji lze v uplynulých 2 letech vysledovat trend spočívající v postupném snižování počtu usmrcených osob, počet těžce zraněných osob však rostl.



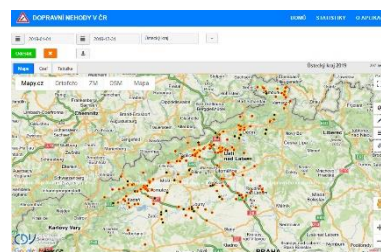
## 4.4.5 Ústecký kraj

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Ústeckém kraji v uplynulém roce dosáhla **7,6 miliard Kč** (detaily viz Příloha 2). V období let 2012-2019 bylo usmrceno **364 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 22 více (+6 %), těžce zraněno pak bylo **1 598 osob**, o 104 méně (-6 %).

Kraj / plnění NSBSP	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2019			
											Počet	Rozdíl		
Ústecký	<b>Usmrcení</b>	72	59	48	57	44	32	47	37	40		364	22	6%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	72	56	52	47	44	40	37	34	31	29	342		
	<b>Těžce zranění</b>	286	185	216	215	211	184	198	186	203		1 598	-104	-6%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	286	249	238	227	216	207	197	188	180	172	1 702		

### 2019: Nedání přednosti v jízdě, stárnoucí populace, chodci

V roce 2019 bylo usmrceno 40 osob, těžce zraněno pak 203 osob. NSBSP v obou oblastech nebyla v uplynulém roce splněna. **Téměř 3 z 10 osob (11) bylo usmrceno v důsledku nedání přednosti v jízdě (28 % vs. 17 % ČR)**, 12 usmrcených osob bylo starších 64 let (30 % vs. 22 % ČR). Ve srovnání s ostatními kraji byl evidován vyšší počet usmrcených (8) a těžce zraněných chodců (50). Příčinou s nejvyšším počtem jak fatálních (16), tak závažných následků (72) zůstala nepřiměřená rychlost.



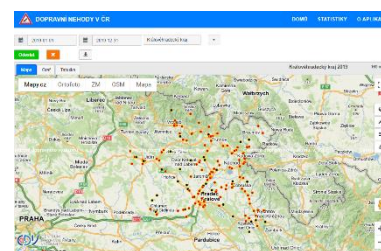
## 4.4.6 Královéhradecký kraj

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Královéhradeckém kraji v uplynulém roce dosáhla **4,6 miliardy Kč** (detaily viz Příloha 2). V období let 2012-2019 bylo usmrceno **286 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 35 více (+14 %), těžce zraněno pak bylo **1 237 osob**, o 167 méně (-12 %).

Kraj / plnění NSBSP	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2019			
											Počet	Rozdíl		
Královéhradecký	<b>Usmrcení</b>	53	57	37	35	34	33	24	18	48		286	35	14%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	53	41	38	35	32	30	27	25	23	21	251		
	<b>Těžce zranění</b>	236	182	139	176	125	159	139	176	141		1 237	-167	-12%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	236	205	196	187	179	171	163	155	148	142	1 404		

### 2019: Nedání přednosti v jízdě, stárnoucí populace, cyklisté

V roce 2019 bylo usmrceno 48 osob (nejvíce od roku 2012, **bezprecedentní meziroční nárůst o 30 osob**), těžce zraněno pak 141 osob. NSBSP v oblasti usmrcených osob nebyla v uplynulém roce splněna. **Téměř třetina (15; pozn. v roce 2018: 0 usmrcených) osob byla usmrcena v důsledku nedání přednosti v jízdě (31 % vs. 17 % ČR)**. Ve srovnání s ostatními kraji byl evidován vyšší počet usmrcených (12, meziročně +6) a těžce zraněných (31, meziročně +6) seniorů.





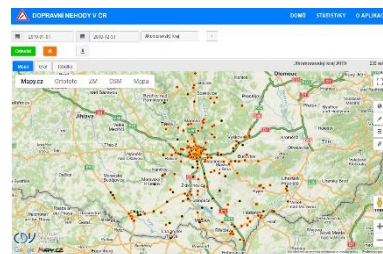
## 4.4.7 Jihomoravský kraj

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Jihomoravském kraji v uplynulém roce dosáhla **7,4 miliard Kč** (detaily viz Příloha 2). V období let 2012-2019 bylo usmrceno **472 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 88 více (+23 %), těžce zraněno pak bylo **2 313 osob**, o 522 více (+29 %).

Kraj / plnění NSBSP	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2019		
											Počet	Rozdíl	
Jihomoravský													
Usmrcení	81	50	55	66	81	49	59	49	63		472	88	23%
Usmrcení (předpoklad NSBSP)	81	63	58	53	49	45	42	38	35	32	384		
Těžce zranění	301	330	279	315	293	304	240	326	226		2 313	522	29%
Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	301	262	250	239	228	217	208	198	189	181	1 791		

### 2019: Nedání přednosti v jízdě, chodci

V roce 2019 bylo usmrceno 63 osob, těžce zraněno pak 226 osob (historicky nejméně). NSBSP v obou oblastech nebyla v uplynulém roce splněna. Čtvrtina osob (16, meziročně +9) byla usmrcena a více než třetina osob (80) byla těžce zraněna v důsledku nedání přednosti v jízdě. Ve srovnání s ostatními kraji bylo evidováno více usmrcených (13; 21 % vs. 17 % ČR) a těžce zraněných (65; 29 % vs. 21 % ČR) chodců. Jihomoravskému kraji se dlouhodobě nedaří plnit předpoklady vytyčené NSBSP jak v oblasti usmrcených, tak těžce zraněných osob.



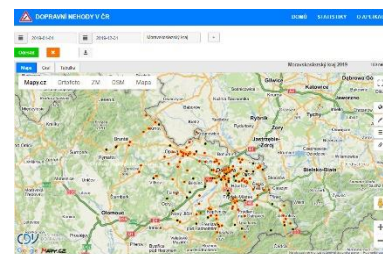
## 4.4.8 Moravskoslezský kraj

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Moravskoslezském kraji v uplynulém roce dosáhla **7,2 miliard Kč** (detaily viz Příloha 2). V období let 2012-2019 bylo usmrceno **436 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 5 méně (-1 %), těžce zraněno pak bylo **1 907 osob**, o 27 více (+1 %).

Kraj / plnění NSBSP	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2019		
											Počet	Rozdíl	
Moravskoslezský													
Usmrcení	93	68	68	51	53	45	44	54	53		436	-5	-1%
Usmrcení (předpoklad NSBSP)	93	72	67	61	56	52	48	44	40	37	441		
Těžce zranění	316	296	275	252	273	227	218	216	150		1 907	27	1%
Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	316	275	262	251	239	228	218	208	199	190	1 880		

### 2019: Mladí řidiči, chodci, cyklisté

V roce 2019 bylo usmrceno 53 osob, těžce zraněno pak 150 osob (historicky nejméně, meziročně -66). NSBSP v obou oblastech nebyla v uplynulém roce splněna. **Vinou mladých řidičů bylo usmrceno 13 a těžce zraněno 34 osob.** V důsledku nesprávného předjíždění bylo usmrceno 12 osob, meziročně nejvyšší nárůst (+8). Ve srovnání s jinými kraji byl evidován vyšší počet usmrcených (11) a těžce zraněných (33) chodců. Čtvrtinově se na všech těžce zraněných podíleli cyklisté (36; 24 % vs. 15 % ČR). I přes stagnaci počtu usmrcených osob v uplynulých 2 letech, která měla za následek překročení předpokladů vytyčených NSBSP, **Moravskoslezský kraj z dlouhodobého hlediska NSBSP plní.**



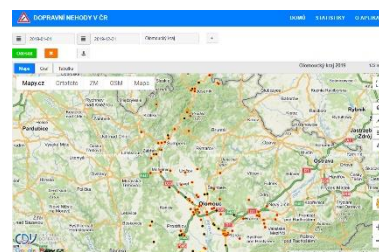
## 4.4.9 Olomoucký kraj

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Olomouckém kraji v uplynulém roce dosáhla **4,3 miliard Kč** (detaily viz Příloha 2). V období let 2012-2019 bylo usmrceno **279 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 37 více (+15 %), těžce zraněno pak bylo **1 084 osob**, o 350 méně (-24 %).

Kraj / plnění NSBSP	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2019			
											Počet	Rozdíl		
Olomoucký	Usmrcení	51	40	27	28	51	40	24	35	34		279	37	15%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	51	40	37	34	31	28	26	24	22	20	242		
	Těžce zranění	241	179	178	152	116	154	109	93	103		1 084	-350	-24%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	241	210	200	191	182	174	166	159	151	145	1 434		

### 2019: Alkohol, chodci, nesprávné předjíždění, cyklisté

V roce 2019 bylo usmrceno 34 osob, těžce zraněno pak 103 osob. NSBSP v oblasti usmrcených osob nebyla v uplynulém roce splněna. Téměř čtvrtina osob (8) byla usmrcena viníkem pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek (24 % vs. 11 % ČR), dalších 15 osob bylo těžce zraněno (15 % vs. 11 % ČR). V důsledku nesprávného předjíždění bylo usmrceno 9 a těžce zraněno 18 osob. Čtvrtina ze všech těžce zraněných osob byla cyklistou – nejvyšší relativní podíl ze všech krajů.



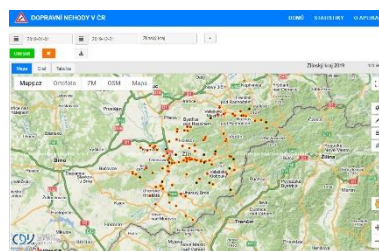
## 4.4.10 Zlínský kraj

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích ve Zlínském kraji v uplynulém roce dosáhla **3,7 miliard Kč** (detaily viz Příloha 2). V období let 2012-2019 bylo usmrceno **232 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 28 více (+14 %), těžce zraněno pak bylo **1 347 osob**, o 15 méně (-1 %).

Kraj / plnění NSBSP	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2019			
											Počet	Rozdíl		
Zlínský	Usmrcení	43	31	35	33	41	27	24	22	19		232	28	14%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	43	33	31	28	26	24	22	20	19	17	204		
	Těžce zranění	229	191	206	184	167	190	167	122	120		1 347	-15	-1%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	229	199	190	182	173	165	158	151	144	137	1 362		

### 2019: Nepřiměřená rychlost, motocyklisté, stárnoucí populace

V roce 2019 bylo usmrceno 19 osob, těžce zraněno pak 120 osob (v obou sledovaných oblastech historická minima). NSBSP v obou oblastech byla v uplynulém roce splněna. Téměř 6 z 10 osob (11) bylo usmrceno v důsledku nepřiměřené rychlosti (58 % vs. 36 % ČR). Třetina usmrcených osob (6) byla motocyklisty (32 % vs. 14 % ČR). 6 osob pak bylo usmrceno v důsledku nesprávného předjíždění (32 % vs. 21 % ČR). Nejvyšší podíl ze všech krajů byl evidován v oblasti těžce zraněných seniorů (32 osob; 27 % vs. 21 % ČR).



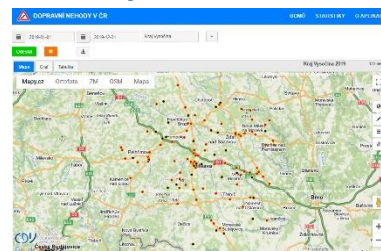
## 4.4.11 Kraj Vysočina

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Kraji Vysočina v uplynulém roce dosáhla **4,1 miliard Kč** (detaily viz Příloha 2). V období let 2012-2019 bylo usmrceno **287 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 126 více (+78 %), těžce zraněno pak bylo **1 135 osob**, o 11 více (+1 %).

Kraj / plnění NSBSP	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2019		
											Počet	Rozdíl	
<b>Usmrcení</b>	34	39	36	43	35	30	29	35	40		287	126	78%
Usmrcení (předpoklad NSBSP)	34	26	24	22	21	19	17	16	15	14	161		
<b>Těžce zranění</b>	189	186	159	158	149	118	145	116	104		1 135	11	1%
Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	189	164	157	150	143	137	130	124	119	113	1 124		

### 2019: Nesprávné předjíždění, nepřiměřená rychlost, nákladní automobily

V roce 2019 bylo usmrceno 40 osob (nejvíce za uplynulých 5 let), těžce zraněno pak 104 osob (historicky nejméně). NSBSP v oblasti usmrcených osob nebyla v uplynulém roce splněna. Celkem 13 osob (meziročně +8) bylo usmrceno v důsledku **nesprávného předjíždění** (33 % vs. 21 % ČR), dalších 21 osob bylo těžce zraněno (20 % vs. 12 % ČR). Téměř 4 těžce zraněné osoby z 10 v důsledku **nepřiměřené rychlosti** byl nejvyšší podíl v rámci ČR (37 % vs. 27 % ČR). **Vinou řidičů nákladních automobilů** bylo usmrceno 9 osob (23 % vs. 12 % ČR) a 12 osob bylo těžce zraněno.



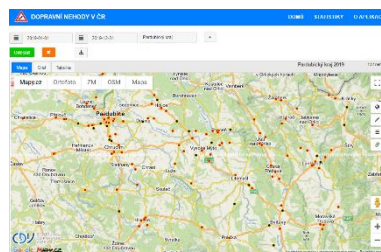
## 4.4.12 Pardubický kraj

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Pardubickém kraji v uplynulém roce dosáhla **3,9 miliard Kč** (detaily viz Příloha 2). V období let 2012-2019 bylo usmrceno **289 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 66 více (+29 %), těžce zraněno pak bylo **1 151 osob**, o 3 více.

Kraj / plnění NSBSP	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2019		
											Počet	Rozdíl	
<b>Usmrcení</b>	47	42	35	34	46	38	30	33	31		289	66	29%
Usmrcení (předpoklad NSBSP)	47	37	34	31	29	26	24	22	20	19	223		
<b>Těžce zranění</b>	193	138	149	154	163	142	140	142	123		1 151	3	0%
Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	193	168	160	153	146	139	133	127	121	116	1 148		

### 2019: Mladí řidiči, nesprávné předjíždění, cyklisté, motocyklisté

V roce 2019 bylo usmrceno 31 osob, těžce zraněno pak 123 osob (historicky nejméně). NSBSP v obou oblastech nebyla v uplynulém roce splněna. **Vinou mladých řidičů bylo usmrceno 8 osob (26 % vs. 15 % ČR) a těžce zraněno dalších 16 osob.** V důsledku nesprávného předjíždění bylo usmrceno 9 osob (29 % vs. 21 % ČR), dalších 15 osob pak bylo těžce zraněno. Ve srovnání s ostatními kraji byl v roce 2019 evidován vyšší počet těžce zraněných cyklistů (26; 21 % vs. 15 % ČR) a motocyklistů (30; 20 % vs. 24 % ČR). Relativně vysoký meziroční nárůst těžce zraněných (+10 osob) byl evidován v důsledku nedání přednosti v jízdě.



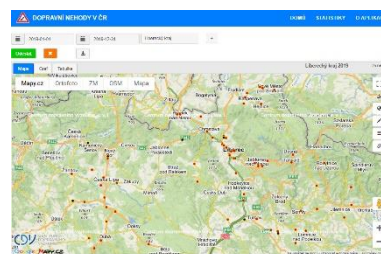
## 4.4.13 Liberecký kraj

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Libereckém kraji v uplynulém roce dosáhla **3,2 miliard Kč** (detaily viz Příloha 2). V období let 2012-2019 bylo usmrceno **172 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 53 více (+45 %), těžce zraněno pak bylo **835 osob**, o 27 méně (-3 %).

Kraj / plnění NSBSP	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2019			
											Počet	Rozdíl		
Liberecký	Usmrcení	25	25	20	28	23	19	24	21	12		172	53	45%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	25	19	18	16	15	14	13	12	11	10	119		
	Těžce zranění	145	126	108	116	122	101	92	94	76		835	-27	-3%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	145	126	120	115	110	105	100	95	91	87	862		

### 2019: Nesprávné předjíždění, motocyklisté

V roce 2019 bylo usmrceno 12 osob, těžce zraněno pak 76 osob; v obou sledovaných oblastech se jednalo o historická minima. NSBSP v oblasti usmrcených osob nebyla v uplynulém roce splněna. Třetina osob (4) byla usmrcena v důsledku nesprávného předjíždění. Na území Libereckého kraje byly v uplynulém roce usmrceny 2 a těžce zraněny 4 děti. Ve srovnání s ostatními kraji byl v Libereckém kraji evidován vyšší počet těžce zraněných motocyklistů (22; 29 % vs. 20 % ČR). **Positivem je, že na území Libereckého kraje nebyla v roce 2019 usmrcena osoba v důsledku nepřiměřené rychlosti, což je také klíčem k meziročnímu poklesu** (pozn. v roce 2018 bylo v důsledku uvedené příčiny usmrceno 9 osob).



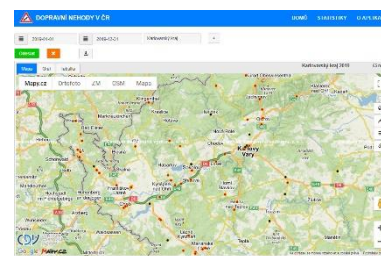
## 4.4.14 Karlovarský kraj

Předběžná ekonomická ztráta z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v Karlovarském kraji v uplynulém roce dosáhla **2,0 miliard Kč** (detaily viz Příloha 2). V období let 2012-2019 bylo usmrceno **117 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 44 méně (-27 %), těžce zraněno pak bylo **518 osob**, o 161 méně (-24 %).

Kraj / plnění NSBSP	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2019			
											Počet	Rozdíl		
Karlovarský	Usmrcení	34	11	8	15	24	13	12	21	13		117	-44	-27%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	34	26	24	22	21	19	17	16	15	14	161		
	Těžce zranění	114	65	72	83	53	68	57	60	60		518	-161	-24%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	114	99	95	90	86	82	79	75	72	68	679		

### 2019: Alkohol, chodci, motocyklisté

V roce 2019 bylo usmrceno 13 osob, těžce zraněno pak 60 osob. NSBSP v obou oblastech byla v uplynulém roce splněna. **Vinou řidičů pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek byly usmrceny 4 osoby (31 % vs. 11 % ČR), dalších 12 osob pak bylo těžce zraněno (20 % vs. 11 % ČR).** V důsledku dopravních nehod byli usmrceni 3 chodci, dalších 11 bylo těžce zraněno. Čtvrtina těžce zraněných osob (15) byla motocyklisty (25 % vs. 20 % ČR). **Karlovarský kraj je z dlouhodobého hlediska jediný, který z významnou „rezervou“ plní předpoklady stanovené NSBSP jak v oblasti usmrcených, tak těžce zraněných osob.**

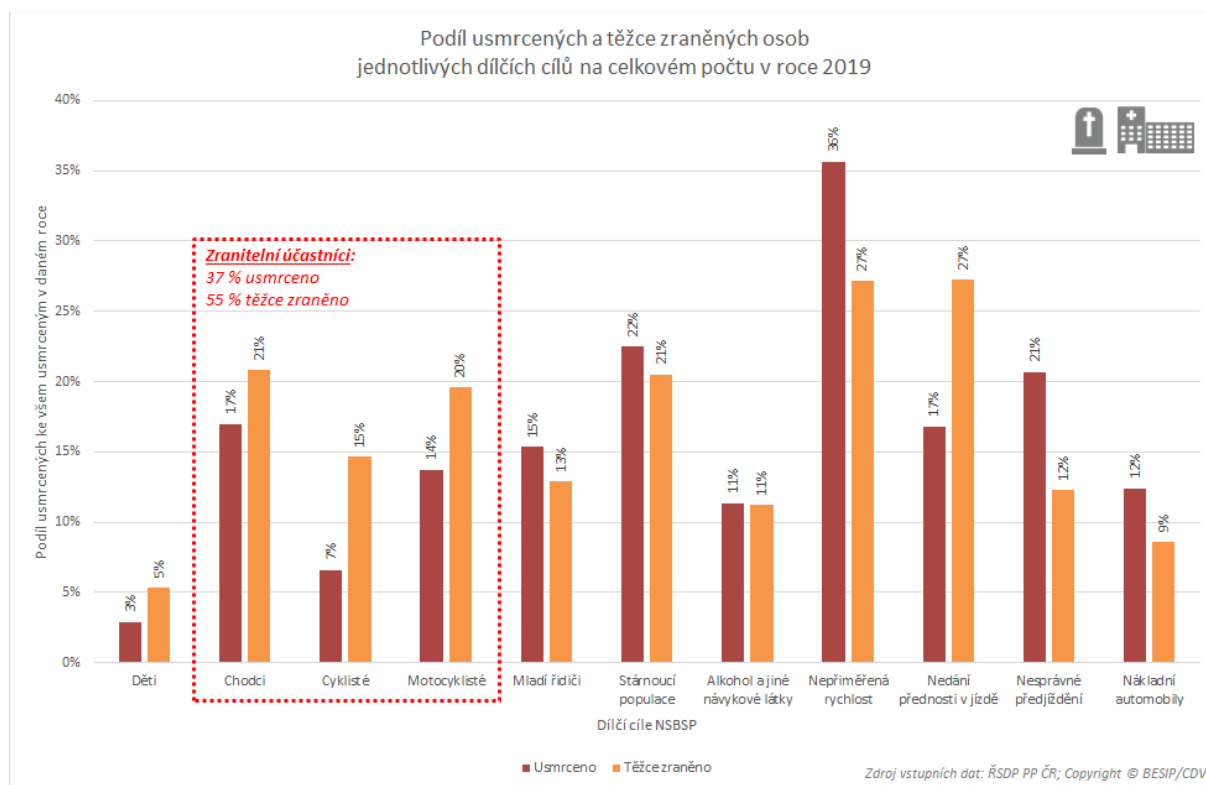


## 5. Dílčí cíle NSBSP

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

V období let 2012-2019 byly nejvíce stanovené předpoklady NSBSP překročeny u dílčích cílů usmrčených **dětí** (o 36 dětí, tj. +48 %), usmrčených **motocyklistů** (o 159 osob, tj. +34 %), těžce zraněných **cyklistů** (o 550 osob, tj. +21 %) a usmrčených **chodců** (o 89 osob, tj. +10 %). **V roce 2019 byla NSBSP splněna** pouze u dílčího cíle **mladí řidiči**; jak v oblasti usmrčených vinou mladých řidičů (usmrčeno 84 osob, tj. o 2 méně (-3 %)), tak také těžce zraněných (těžce zraněno 272 osob, tj. o 105 méně (-28 %)). Předpoklady NSBSP byly splněny také v případě usmrčených **cyklistů** (usmrčeno 36 osob, tj. o 3 méně (-8 %)) a těžce zraněných **chodců** (těžce zraněno 439 osob, tj. o 4 méně (-1 %)).

Podíl jednotlivých dílčích cílů NSBSP v roce 2019 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 2019 podíleli na všech usmrčených osobách 37 %, na těžce zraněných pak 55 %, v roce 2018 činil podíl 43 % v případě usmrčených, resp. 57 % v případě těžce zraněných.**



**Detailní analýzy jednotlivých dílčích cílů jsou a dále budou zveřejněny v průběhu roku 2020 na webu [BESIP](http://www.besip.cz).**

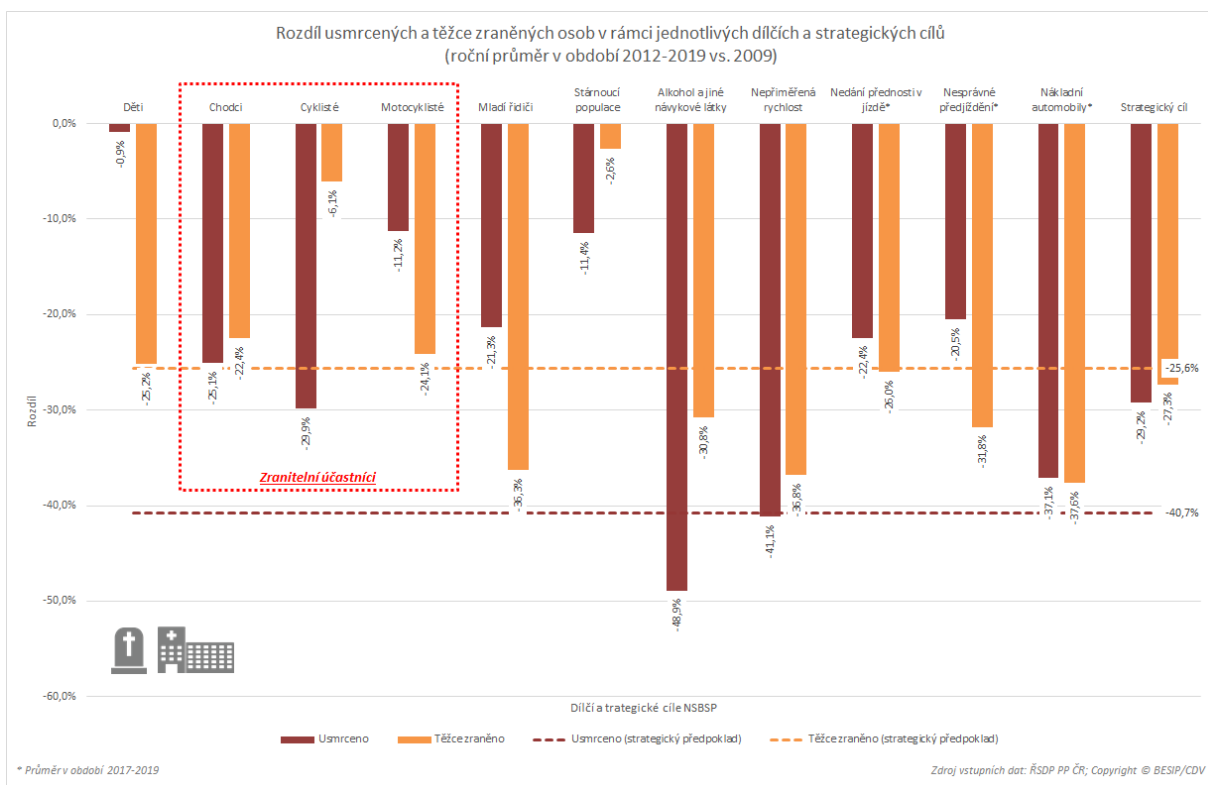


Vzhledem k tomu, že byla pro každý dílčí cíl stanovena rozdílná predikce cílového stavu, objektivizuje níže uvedená tabulka reálné poklesy počtu usmrcených a těžce zraněných v období 2012-2019 vůči roku 2009. **Významně se nedařilo snižovat počet usmrcených dětí, který prakticky stagnoval (-0,9 %), v roce 2018 a 2019 bylo dokonce usmrceno více dětí než v roce 2009.** Relativně velmi nízké úbytky v oblasti těžce zraněných byly evidovány u stárnoucí populace (-2,6 %) a také u cyklistů (-6,1 %).

Dílčí cíl	Usmrceno			Těžce zraněno		
	2009	Roční průměr (období 2012-2019)	Rozdíl	2009	Roční průměr (období 2012-2019)	Rozdíl
Děti	14	14	0 -0,9%	190	142	-48 -25,2%
Chodci	157	118	-39 -25,1%	729	565	-164 -22,4%
Cyklisté	72	51	-22 -29,9%	430	404	-26 -6,1%
Motocyklisté	88	78	-10 -11,2%	627	476	-151 -24,1%
Mladí řidiči	129	102	-28 -21,3%	631	402	-229 -36,3%
Stárnoucí populace	141	125	-16 -11,4%	472	460	-13 -2,6%
Alkohol a jiné návykové látky	123	63	-60 -48,9%	376	260	-116 -30,8%
Nepřiměřená rychlost	370	218	-152 -41,1%	1 151	728	-423 -36,8%
Nedání přednosti v jízdě*	113	88	-25 -22,4%	856	634	-222 -26,0%
Nesprávné předjíždění*	125	99	-26 -20,5%	385	263	-122 -31,8%
Nákladní automobily*	105	66	-39 -37,1%	313	195	-118 -37,6%
<b>Strategický cíl</b>	<b>832</b>	<b>589</b>	<b>-243 -29,2%</b>	<b>3 536</b>	<b>2 571</b>	<b>-966 -27,3%</b>
Předpoklad NSBSP	832	493	-339 -40,7%	3 536	2 630	-906 -25,6%

\* Průměr v období 2017-2019

Dle předpokladů NSBSP mělo být v období 2012-2019 usmrceno o 40,7 % osob méně, reálně bylo usmrceno jen o 29,2 % méně osob. **Positivně lze hodnotit poklesy v dílčích cílech alkohol a jiné návykové látky a nepřiměřená rychlost.** Detaily lze vyčíst z uvedeného grafu.



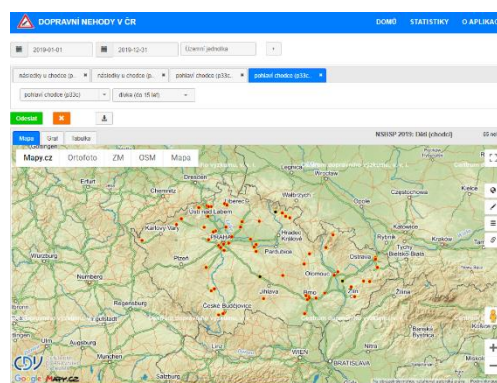
## 5.1 Děti

Děti patří k nejohroženějším účastníkům silničního provozu. Ve většině případů děti selhávají na **úrovni detekce** (71 % případů), tedy selhávají ve vnímání druhého účastníka jako hrozby. Nejčastěji k tomu dochází z **důvodu nedostatečné nebo zcela absentující kontroly situace, resp. z důvodu zběžného a unáhleného získání informací**. Toto selhání je v kontextu nezralosti dětí a stále se vyvíjející jak biologické, tak mentální stránky. **Typickým rizikovým chováním dětí je vstoupení/vběhnutí do vozovky bez náležité kontroly situace**. Děti nejsou schopny si dostatečně uvědomit riziko a předvídat průběh událostí, jejich pozornost je snadno odklonitelná okolními podněty. [5]

V období let 2012-2019 bylo usmrceno 111 dětí, tj. oproti stanoveným předpokladům o 36 více (+48 %) – nejvyšší relativní rozdíl ze všech sledovaných dílčích cílů NSBSP. **Těžce zraněno pak bylo 1 137 dětí, o 41 více (+4 %).**

Dílčí cíl NSBSP		2009	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2019		
												Počet	Rozdíl	
Děti	<b>Usmrcení</b>	14	14	8	14	18	13	9	19	16	0	111	36	48%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	14	12	11	10	10	9	8	8	7	7	75		
	<b>Těžce zranění</b>	190	169	162	148	125	141	129	150	113	0	1 137	41	4%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	190	168	161	154	148	142	115	108	101	95	1 096		

V roce 2019 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR **usmrceno 16 a těžce zraněno 113 dětí** (historicky nejméně). Předpoklad NSBSP v oblasti uvedeného cíle nebyl v roce 2019 splněn. Drtivá většina dětí však nebyla usmrcena vlastní vinou. **Z 16 usmrcených dětí byly v roce 2019 usmrceny „pouze“ 2 děti vlastní vinou (12,5% podíl), 14 dětí bylo usmrceno cizím zaviněním, tzn. ostatním účastníkem silničního provozu;** v případě těžce zraněných bylo 47 dětí těžce zraněno vlastní vinou (tj. 42 %), dalších 66 dětí pak bylo těžce zraněno cizím zaviněním.



Lokalizace nehod s usmrcením, resp. těžkým zraněním dětí je uvedena v mapovém podkladu, filtry jsou rozděleny na chodce a osoby ve vozidlech.

Děti se na všech usmrcených osobách v roce 2019 podíleli 3 %, na těžce zraněných pak 5 %. Nejvíce (3) usmrcených dětí bylo v roce 2019 evidováno ve Středočeském a Královéhradeckém kraji, nejvíce těžce zraněných dětí (22) pak ve Středočeském kraji. Nejvyšší meziroční poklesy těžce zraněných dětí byly evidovány v hl. m. Praze (-7) a v Jihočeském kraji (-7).

V roce 2019 bylo jako spolujezdců usmrceno 12 dětí, 42 bylo těžce a 1 199 lehce zraněno. Z uvedených počtů **nebyly připoutány (nebo neseděly v dětské sedačce) 2 usmrcené, 5 těžce zraněných a 178 lehce zraněných dětí**. Detailní informace jsou obsahem Přílohy 1.



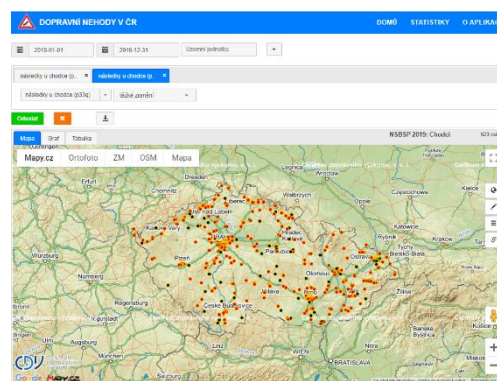
## 5.2 Chodci

Nejčastějším faktorem přispívajícím ke vzniku dopravní nehody mezi vozidlem a chodcem je nepozornost – ať už chodce nebo řidiče vozidla; a to nejen v důsledku používání mobilního telefonu. **Typickým rizikovým chováním chodce je náhlé vstoupení chodce do jízdního koridoru vozidla, zejména z oblasti zakrytého výhledu – např. zpoza stojících nebo zaparkovaných vozidel.** [5]

**V období let 2012-2019 bylo usmrceno 941 chodců, tj. oproti stanoveným předpokladům o 89 více (+10 %). Těžce zraněno pak bylo 4 523 chodců, o 122 více (+3 %).**

Dílčí cíl NSBSP		2009	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2019		
												Počet	Rozdíl	
Chodci	Usmrcení	157	146	134	112	131	111	101	113	93	0	941	89	10%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	157	131	123	116	109	102	96	90	85	80	852		
	Těžce zranění	729	663	640	596	554	595	519	517	439	0	4 523	122	3%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	729	649	624	600	577	555	489	465	443	421	4 401		

V roce 2019 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR **usmrceno 93 a těžce zraněno 439 chodců** (v obou případech historicky nejméně). Předpoklad NSBSP v oblasti usmrcených chodců nebyl v roce 2019 splněn. Lokalizace nehod s usmrcením, resp. těžkým zraněním chodců je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#).



Chodci se na všech usmrcených osobách v roce 2019 podíleli 17 %, na těžce zraněných pak 21 %. **Zásadní vliv na meziroční pokles usmrcených chodců měla situace v hl. m. Praze, kde bylo meziročně usmrceno o 17 a těžce zraněno o 43 osob méně.** Chodci na všech usmrcených osobách v hl. m. Praze podíleli 40 %, na všech těžce zraněných pak dokonce 46 %. Ve Středočeském a Moravskoslezském kraji bylo meziročně usmrceno o 5 chodců méně, naopak v Kraji Vysočina o 4 více. Významný meziroční pokles těžce zraněných chodců byl evidován v Moravskoslezském (-15) a Jihomoravském (-14) kraji.

**Většina chodců byla usmrcena v noci.** V období let 2005-2019 bylo usmrceno 61 % chodců právě v noci. V roce 2019 bylo v noci usmrceno 49 chodců (tj. 53 %), zatímco ve dne 44 chodců. Nejvyšší podíl usmrcených chodců v noci byl evidován v roce 2007 (67 %), naopak nejnižší v roce 2018 (51 %).



Detailní informace jsou obsahem Přílohy 1.



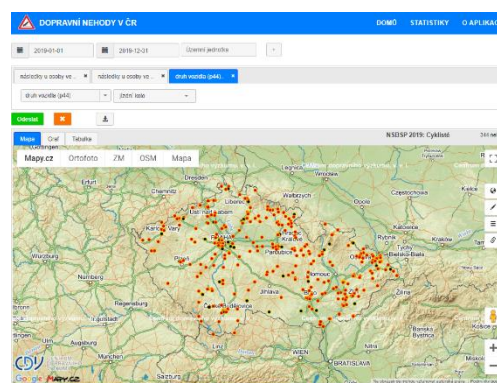
### 5.3 Cyklisté

Mezi nejčastější faktory přispívající ke vzniku nehod cyklistů patří nepozornost cyklistů a intoxikace alkoholem. **Nejčastěji** dochází ke **zranění cyklisty v oblasti horních a dolních končetin, následované úrazy hlavy**. Při závažnosti zranění **MAIS 3+** (vážné zranění) **dominuje zranění hlavy**. Zranění cyklistů, kteří použili přilbu, je v drtivé většině lehčího či středně těžkého charakteru. [5]

**V období let 2012-2019 bylo usmrceno 404 cyklistů**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 12 více (+3 %). **Těžce zraněno pak bylo 3 230 cyklistů**, o 550 více (+21 %).

Dílčí cíl NSBSP		2009	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2019		
												Počet	Rozdíl	
Cyklisté	Usmrcení	72	64	58	57	68	39	44	38	36	0	404	12	3%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	72	60	57	53	50	47	44	42	39	37			
	Těžce zranění	430	466	462	433	394	417	353	396	309	0	3 230	550	21%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	430	383	368	354	340	327	315	303	291	280	2 680		

V roce 2019 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR **usmrceno 36 a těžce zraněno 309 cyklistů** (v obou případech historicky nejméně). Předpoklad NSBSP v oblasti těžce zraněných cyklistů nebyl v roce 2019 splněn. Lokalizace nehod s usmrcením, resp. těžkým zraněním cyklistů je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#).



Cyklisté se na všech usmrcených osobách v roce 2019 podíleli 7 %, na těžce zraněných pak 15 %. **Nejvíce usmrcených cyklistů (5) bylo evidováno v Jihočeském a Středočeském kraji**. Nejvyšší podíly těžce zraněných cyklistů na všech těžce zraněných osobách byly evidovány v Olomouckém (25 %, 26 osob) a Moravskoslezském kraji (24 %, 36 osob). Detailní informace jsou obsahem Přílohy 1.

Negativem, které je zřejmé z výše uvedené tabulky, je dlouhodobé neplnění NSBSP v oblasti těžce zraněných cyklistů. Jednu z příčin následků na životech a zdraví lze hledat v **nepoužívání cyklistických přileb**. Rok 2019 v tomto ohledu nebyl, bohužel, výjimkou, **cyklistickou přilbu nepoužilo 28 usmrcených (78 %), 199 těžce zraněných (64 %) a 2 032 lehce zraněných cyklistů (64 %)**. Výzkum [8], zaměřený na používání cyklistických přileb, přitom prokázal, že **podstatná část cyklistů mohla nehody přežít, pokud by použili cyklistické přilby**. V rámci nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu bylo v roce 2019 evidováno, že **56 % dospělých a 13 % dětí cyklistickou přilbu nepoužívá**, detaily viz Příloha 4.

Téma, které nelze opomíjet, jsou elektrokola. 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. **Bohužel se zvyšující penetrace elektrokol promítla již také v evidenci fatálních následků dopravních nehod s účastí cyklistů**.



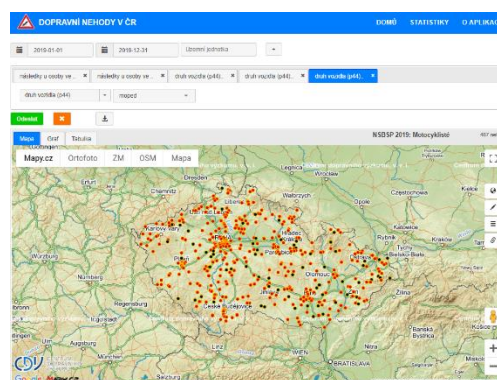
## 5.4 Motocyklisté

Motocyklisté selhávají nejčastěji na úrovni identifikace (48 % případů). Jedná se zejména o nehody, kdy řidič chybně vyhodnotí náročnost trasy, nebo neporozumí vnímaným informacím, v důsledku čehož nepřizpůsobí rychlost stavu vozovky nebo svým schopnostem. Se zvyšující se rychlostí (motocyklisty i jeho kolizního partnera) roste i závažnost zranění motocyklisty. **Pád motocyklisty a motocyklu a následné nekontrolovatelné sunutí těla motocyklisty před střetem zvyšuje riziko vzniku těžkých a smrtelných zranění.** [5]

**V období let 2012-2019 bylo usmrceno 625 motocyklistů**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 159 více (+34 %) – druhý nejvyšší relativní rozdíl ze všech sledovaných dílčích cílů NSBSP. **Těžce zraněno pak bylo 3 807 motocyklistů**, o 98 méně (-3 %).

Dílčí cíl NSBSP		2009	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2019		
												Počet	Rozdíl	
Motocyklisté	<b>Usmrcení</b>	88	<b>90</b>	<b>66</b>	<b>89</b>	<b>90</b>	<b>60</b>	<b>64</b>	<b>91</b>	<b>75</b>	<b>0</b>	<b>625</b>	<b>159</b>	<b>34%</b>
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	88	72	68	64	60	56	52	49	46	43	466		
	<b>Těžce zranění</b>	627	<b>511</b>	<b>496</b>	<b>534</b>	<b>484</b>	<b>463</b>	<b>418</b>	<b>488</b>	<b>413</b>	<b>0</b>	<b>3 807</b>	<b>-98</b>	<b>-3%</b>
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	627	572	554	538	521	506	425	405	385	367	3 905		

V roce 2019 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR **usmrceno 75 a těžce zraněno 413 motocyklistů** (historicky nejméně). Předpoklad NSBSP v oblasti uvedeného dílčího cíle nebyl v roce 2019 splněn. Lokalizace nehod s usmrcením, resp. těžkým zraněním motocyklistů je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#).



Motocyklisté se na všech usmrcených osobách v roce 2019 podíleli 14 %, na těžce zraněných pak 20 %, každá 5. těžce zraněná osoba tak byla motocyklistou. **V roce 2019 zavinili motocyklisté 1 962 nehod, tj. 57% podíl na všech nehodách s účastí motocyklistů; 48 motocyklistů bylo usmrceno právě vinou motocyklistů, tj. 64 %, 53 % se pak podíleli na těžce zraněných (220).**

Nejvíce usmrcených (16) a těžce zraněných motocyklistů (78) bylo evidováno ve Středočeském kraji; **ve Zlínském kraji se motocyklisté podíleli na všech usmrcených osobách 32 %, v Libereckém pak na těžce zraněných 29 %.** Nejvyšší meziroční nárůst těžce zraněných motocyklistů byl evidován na Vysočině (+9), naopak nejvyšší poklesy v Jihomoravském (-32) a Moravskoslezském kraji (-23). **Nejčastější příčinou usmrcení motocyklistů bylo nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (zatačka, klesání, stoupání, šířka apod.). Nejvíce motocyklistů (29) bylo usmrceno na silnicích II. třídy, pětina (21 %) usmrcených na tomto druhu komunikací byla v roce 2019 motocyklisty.** Nejvíce motocyklistů bylo z pohledu směrových poměrů usmrceno v zatáčkách (30 usmrcených, 24% podíl). **V součtu pak nejvíce motocyklistů (151) bylo těžce zraněno na křižovatkách.** Detailní informace jsou obsahem Přílohy 1.

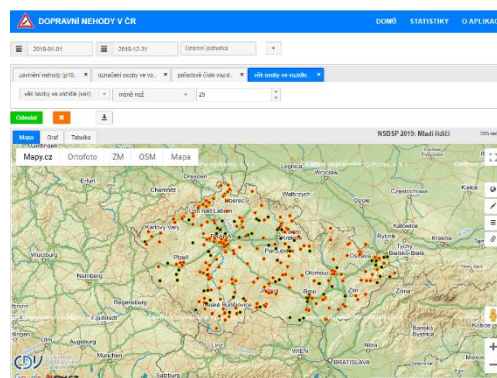
## 5.5 Mladí řidiči (do 24 let)

Mladí účastníci silničního provozu jsou riziková jak nedostatkem zkušeností, tak ne vždy zodpovědným chováním. Mladí řidiči mají obecně tendenci přeceňovat své řidičské schopnosti a současně podceňují možná rizika, což se projevuje v jízděm stylu, ale také s tím souvisejících příčinách a faktorech přispívajících vzniku nehod. Jak dokládá datová základna HADN, **adrenalinový, resp. dravý jízděm styl je stejně jako agresivita čtenější u mladých řidičů.** [5]

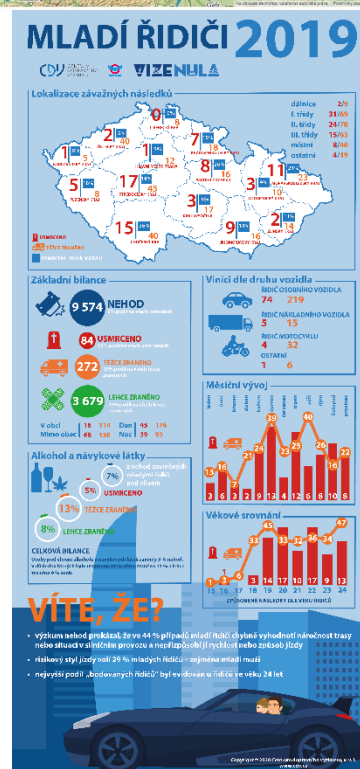
V období let 2012-2019 bylo vinou mladých řidičů usmrceno 812 osob, tj. oproti stanoveným předpokladům o 13 více (+2 %). Těžce zraněno pak bylo 3 215 osob, o 1 039 méně (-24 %).

Dílní cíl NSBSP	2009	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2019			
											Počet	Rozdíl		
Mladí řidiči (do 24 let)	Usmrcení	129	128	97	112	117	95	87	92	84	0	812	13	2%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	129	114	110	106	101	97	94	90	86	83	799		
	Těžce zranění	631	490	461	454	417	398	344	379	272	0	3 215	-1 039	-24%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	631	620	616	612	609	605	418	397	377	358	4 254		

V roce 2019 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR vinou mladých řidičů usmrceno 84 a těžce zraněno 272 osob (historicky nejméně). Předpoklady NSBSP v oblasti usmrcených osob byly v roce 2019 splněny. Lokalizace nehod s usmrcením, resp. těžkým zraněním vinou mladých řidičů je uvedena v mapovém podkladu, příp. [zde](#).



Vinou mladých řidičů bylo v roce 2019 usmrceno 15 % a těžce zraněno 13 % osob. **Nejvyšší podíl na usmrcených osobách vinou mladých řidičů byl v uplynulém roce evidován v Jihočeském (26 %, 15 usmrcených) a Pardubickém kraji (26 %, 8 usmrcených), na těžce zraněných osobách pak v Ústeckém kraji (20 %, 40 těžce zraněných).** Meziročně nejvyšší nárůsty v oblasti usmrcených osob vinou mladých řidičů byly evidovány v Jihočeském kraji (+7). K nejvyšším poklesům v oblasti těžce zraněných osob vinou mladých řidičů došlo v Jihomoravském (-41) a Středočeském kraji (-38).



Detailní informace jsou obsahem Přílohy 1, infografiky (nejen) k jednotlivým dílním cílům jsou k dispozici na [www.cdv.cz/infografiky](http://www.cdv.cz/infografiky).

**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. [16]

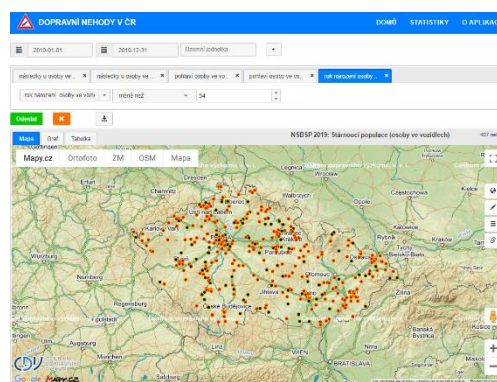
## 5.6 Stárnoucí populace (65 a více let)

U seniorů je ve srovnání s ostatními věkovými skupinami častěji přispívajícím faktorem vzniku dopravních nehod zdravotní znevýhodnění, zdravotní indispozice a involuční změny v důsledku stárnutí. **U starších účastníků silničního provozu jsou čtenější zejména nehody v důsledku kardiovaskulárního selhání a hypoglykemie.** Řidiči – senioři v důsledku omezení mentálních kapacit nesprávně vyhodnotí situaci nebo nezareagují dostatečně rychle. Ve srovnání s ostatními věkovými skupinami tak dochází **u stárnoucí populace ke zvýšení četnosti nehod způsobených nedáním přednosti v jízdě.** [5]

V období let 2012-2019 bylo usmrceno 999 seniorů, tj. oproti stanoveným předpokladům o 11 více (+1 %). Těžce zraněno pak bylo 3 676 seniorů, o 241 více (+7 %).

Dílčí cíl NSBSP		2009	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2019		
												Počet	Rozdíl	
Stárnoucí populace (65+)	Usmrcení	141	134	118	115	140	127	118	124	123	0	999	11	1%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	141	135	133	131	129	127	114	111	108	105	988		
	Těžce zranění	472	465	485	447	454	482	456	454	433	0	3 676	241	7%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	472	470	469	468	467	466	376	365	355	345	3 435		

V roce 2019 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR **usmrceno 123 a těžce zraněno 433 seniorů.** Předpoklad NSBSP v oblasti uvedeného dílčího cíle nebyl v roce 2019 splněn. Lokalizace nehod s usmrcením, resp. těžkým zraněním seniorů je uvedena v mapovém podkladu, filtry jsou rozděleny na chodce a osoby ve vozidlech.



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

**Stárnoucí populace významným způsobem ovlivňuje plnění vytýčených strategických cílů NSBSP,** jen v roce 2019 se senioři na všech usmrcených podíleli 22 %, na těžce zraněných pak 21 %. Nejvyšší podíly seniorů na všech usmrcených osobách byly evidovány v Plzeňském (36 %, 10 osob) a Ústeckém kraji (30 %, 12 osob), v oblasti těžce zraněných pak ve Zlínském (27 %, 32 osob) a Ústeckém kraji (25 %, 51 osob). Detailní informace jsou obsahem Přílohy 1. Každoročně jsou evidovány relativně vysoké **podíly seniorů v oblasti usmrcených chodců a cyklistů.**

Tento dílčí cíl popisuje výhradně následky nikoli zavinění, pokud se na oblast seniorů podíváme z pohledu zavinění, zjistíme, že osoby ve věkové kategorii 65 a více let (v období 2011-2019) zavinily nehody, při kterých bylo 13 % osob usmrceno a 12 % těžce zraněno. Z pohledu podílu zaviněných závažných nehod se vzhledem k velikosti populace této věkové kategorie zdaleka nejedná o skupinu s nejvyšším podílem. **Negativem však je, že meziročně těchto závažných nehod přibývá – a to výhradně v této věkové kategorii.**



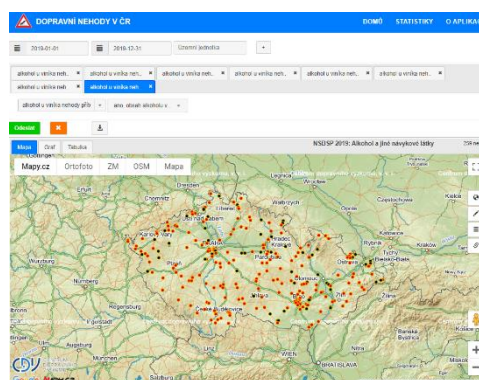
## 5.7 Alkohol a jiné návykové látky

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 2012-2019 bylo vinou osob pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek usmrceno 503 osob, tj. oproti stanoveným předpokladům o 183 méně (-27 %). Těžce zraněno pak bylo 2 083 osob, o 77 méně (-4 %).**

Dílčí cíl NSBSP		2009	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2019		
												Počet	Rozdíl	
Alkohol a jiné návykové látky	<b>Usmrcení</b>	123	48	62	67	74	62	52	76	62	0	503	-183	-27%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	123	110	107	103	99	96	62	57	52	48	686		
Alkohol a jiné návykové látky	<b>Těžce zranění</b>	376	326	253	296	260	264	214	233	237	0	2 083	-77	-4%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	376	327	312	298	285	272	235	222	209	197	2 160		

V roce 2019 bylo v důsledku dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek na pozemních komunikacích v ČR **usmrceno 62 a těžce zraněno 237 osob**. Předpoklad NSBSP v oblasti uvedeného dílčího cíle nebyl v uplynulých 2 letech 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.

Meziročně bylo usmrceno o 14 osob méně, těžce zraněno pak o 4 osoby více. Ačkoli je v České republice ukotvena tzv. „nulová tolerance“ bylo vinou osob pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v uplynulém roce usmrceno 11 % osob.

Nejvíce (9) osob bylo usmrceno vinou osob pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek v Jihomoravském kraji; nejvíce těžce zraněných (35) pak bylo evidováno v Jihočeském kraji. V souvislosti s opakující se debatou o prolomení „nulové tolerance“ je nutné zmínit, že **vinou řidičů se zjištěnou hladinou alkoholu do 0,5 ‰ bylo v uplynulém roce usmrceno 7 osob**. V důsledku kombinace alkoholu a drog u viníků dopravních nehod bylo v uplynulém roce usmrceno 6 osob, meziročně o 2 více. Detailní informace jsou obsahem Přílohy 1.

**Evropská unie by měla v roce 2020 jako součást balíčku opatření, která každoročně přispějí ke snížení až 5 000 úmrtí na silnicích (souvisejících s alkoholem), zavést hranici nulové tolerance.** Podle odhadů Evropské komise bude čtvrtina z 25 000 úmrtí na silnicích EU každý rok pravděpodobně spojena s alkoholem. Pro dosažení celkového cíle v roce 2030 je proto nezbytný větší pokrok v boji proti řízení pod vlivem alkoholu. [15]

## 5.8 Nepřiměřená rychlost

**Rychlost patří k nejvýznamnějším faktorům ovlivňujícím závažnost dopravních nehod.** Nehody v důsledku nepřiměřené rychlosti typicky vznikají v důsledku selhání na úrovni identifikace, kdy řidič (ať už v důsledku osobnostních charakteristik nebo nedostatku řidičské zkušenosti) nesprávně vyhodnotí náročnost trasy, fyzikální parametry, svoje schopnosti a dovednosti nebo vědomě překročí nejvyšší dovolenou rychlost. [5]

**V období let 2012-2019 bylo v důsledku nepřiměřené rychlosti usmrceno 1 742 osob,** tj. oproti stanoveným předpokladům o 317 méně (-15 %). **Těžce zraněno pak bylo 5 822 osob,** o 1 006 méně (-15 %).

Dílčí cíl NSBSP		2009	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2019		
												Počet	Rozdíl	
Nepřiměřená rychlost	Usmrcení	370	261	211	250	236	195	176	218	195	0	1 742	-317	-15%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	370	325	311	298	285	273	203	188	175	162	2 059		
	Těžce zranění	1 151	852	798	831	698	731	626	713	573	0	5 822	-1 006	-15%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	1 151	1 057	1 027	998	970	943	655	610	569	530	6 828		

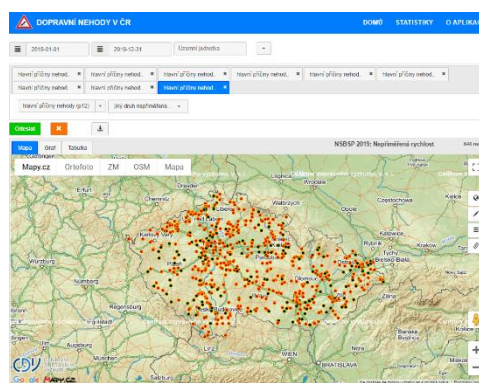
V roce 2019 bylo v důsledku nepřiměřené rychlosti na pozemních komunikacích v ČR **usmrceno 195 a těžce zraněno 573 osob** (historicky nejméně). Předpoklad NSBSP v oblasti uvedeného dílčího cíle nebyl v uplynulých 2 letech splněn. Lokalizace nehod s usmrcením, resp. těžkým zraněním osob je uvedena v 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 36 % na všech usmrcených, resp. 27 % na všech těžce zraněných.

Nejvíce usmrcených (37) a těžce zraněných (127) osob bylo v důsledku nepřiměřené rychlosti v uplynulém roce evidováno ve Středočeském kraji. **Ve dvou krajích se nepřiměřená rychlost podílela na všech usmrcených osobách nadpoloviční většinou: Zlínský kraj 58 %, Jihočeský kraj (52 %).** Nejvyšší podíly nepřiměřené rychlosti na všech těžce zraněných osobách pak byla evidovány v Kraji Vysočina (37 %), Středočeském (36 %) a Ústeckém kraji (35 %).

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. [11] Detailní informace jsou obsahem Přílohy 1, resp. k problematice překračování rychlostí Přílohy 4.



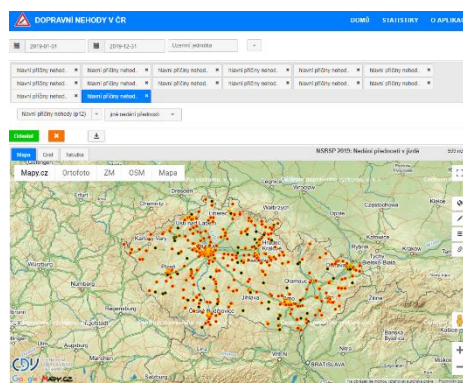
## 5.9 Nedání přednosti v jízdě (od 2017)

Nejčastějšími rizikovými faktory přispívajícími ke vzniku dopravní nehody v důsledku nedání přednosti, je **nepozornost** (kdy řidič např. zanedbá potřebu vyhledání informací – rozhlédne se pouze zběžně – nebo je jeho kognitivní pozornost přetížena jinými podněty a účastníka přehlédne), **nesprávné vyhodnocení situace**, ale také **provedení dopravního prostoru** (nedostatečný/omezený rozhled nebo nevhodné provedení křižovatek a přechodů pro chodce). [5]

**V období let 2017-2019 bylo v důsledku nedání přednosti v jízdě usmrceno 263 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 31 více (+13 %). **Těžce zraněno pak bylo 1 901 osob**, o 189 více (+11 %).

Dílčí cíl NSBSP		2009	2017	2018	2019	2020	Období 2017-2019		
							Počet	Rozdíl	
Nedání přednosti v jízdě	<b>Usmrcení</b>	113	83	88	92	0	263	31	13%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	113	81	77	74	71	232		
	<b>Těžce zranění</b>	856	645	681	575	0	1 901	189	11%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	856	597	570	545	521	1 712		

V roce 2019 bylo v důsledku nedání přednosti v jízdě na pozemních komunikacích v ČR **usmrceno 92 a těžce zraněno 575 osob** (historicky nejméně). Předpoklad NSBSP v oblasti uvedeného dílčího cíle nebyl v uplynulých třech letech 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. I přes historicky nejnižší hodnoty v oblasti těžce zraněných osob došlo v uplynulých 2 letech k nárůstu osob usmrcených. **V důsledku nedání přednosti v jízdě bylo v uplynulém roce těžce zraněno 27 % osob**, tj. stejně jako v důsledku nepřiměřené rychlosti-nejvyšší podíl ze všech dílčích cílů. **Nejvíce usmrcených v důsledku nedání přednosti v jízdě bylo evidováno v Jihomoravském (16) a Královéhradeckém kraji (15) – zde se nedání přednosti v jízdě podílelo na všech usmrcených téměř třetinově (31 %) – nejvyšší podíl ze všech krajů. Nejvíce těžce zraněných v důsledku nedání přednosti v jízdě bylo evidováno ve Středočeském (85) a Jihomoravském kraji (80); v hl. m. Praze (57) se nedání přednosti v jízdě podílelo na všech těžce zraněných 50 % – nejvyšší podíl.**

Ze zjištěných poznatků lze potvrdit, že **nedání přednosti v jízdě je doménou zejména starších věkových kategorií**. Nejvíce osob, které zavinily usmrcení osob, bylo evidováno ve věkové kategorii 65 let a více. **V drtivé většině případů** byly v důsledku nedání přednosti v jízdě usmrceny, resp. těžce zraněny osoby **vinou řidičů osobních vozidel**, naopak poškozenými jsou velmi často zranitelní účastníci silničního provozu-motocyklisté a chodci. Detailní informace jsou obsahem Přílohy 1.



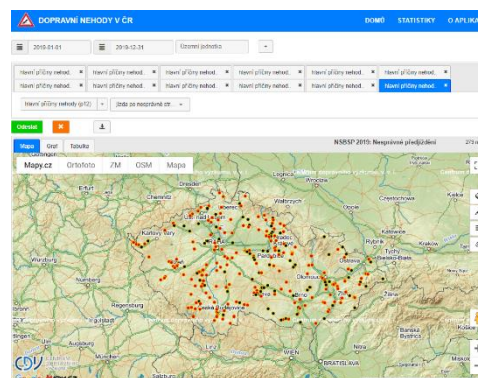
## 5.10 Nesprávné předjíždění (od 2017)

**Nesprávné předjíždění je čtenější příčinou dopravních nehod řidičů, kteří mají tendenci za volantem více riskovat.** Rizikovní řidiči často vědomě porušují dopravní předpisy, hůře anticipují vývoj dopravní situace a přeceňují své řidičské schopnosti. [5]

**V období let 2017-2019 bylo v důsledku nesprávného předjíždění usmrceno 298 osob,** tj. oproti stanoveným předpokladům o 48 více (+19 %). **Těžce zraněno pak bylo 788 osob,** o 30 více (+4 %).

Dílčí cíl NSBSP		2009	2017	2018	2019	2020	Období 2017-2019		
							Počet	Rozdíl	
Nesprávné předjíždění	Usmrcení	125	88	97	113	0	298	48	19%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	125	87	83	80	76	250		
	Těžce zranění	385	241	288	259		788	30	4%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	385	265	253	241	230	758		

V roce 2019 bylo v důsledku nesprávného předjíždění na pozemních komunikacích v ČR **usmrceno 113 a těžce zraněno 259 osob.** Předpoklad NSBSP v oblasti uvedeného dílčího cíle nebyl v roce 2019 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. Nesprávné předjíždění se na všech usmrcených osobách podílelo 21 %, na těžce zraněných pak 12 %. Zásadní pro nesplnění uvedeného dílčího cíle v oblasti usmrcených osob byla opět situace ve Středočeském kraji (19 usmrcených). **Nesprávné předjíždění se v rámci Kraje Vysočina a Libereckého kraje podílelo na všech usmrcených osobách 33 %.** Na Vysočině a v Jihočeském kraji byl evidován nejvyšší (20%) podíl na všech těžce zraněných. Nejvyšší meziroční nárůst usmrcených osob v důsledku nesprávného předjíždění byl evidován v Královéhradeckém (+9), v Moravskoslezském kraji (+8) a na Vysočině (+8), u těžce zraněných pak na Vysočině (+11) v Olomouckém (+11) a Plzeňském kraji (+10).

**Z pohledu příčin dominovala počtu usmrcených a těžce zraněných osob jízda po nesprávné straně, vjetí do protisměru,** řada tragických následků byla evidována také v situacích, kdy při předjíždění došlo k ohrožení protijedoucího řidiče. **Nejvíce usmrcených a těžce zraněných osob v důsledku nesprávného předjíždění bylo evidováno na silnicích I. třídy.** Čím nižší třída komunikace (pozn. I.- III. třída), tím nižší byl evidován počet usmrcených a těžce zraněných osob v důsledku nesprávného předjíždění. Detailní informace jsou obsahem Přílohy 1.





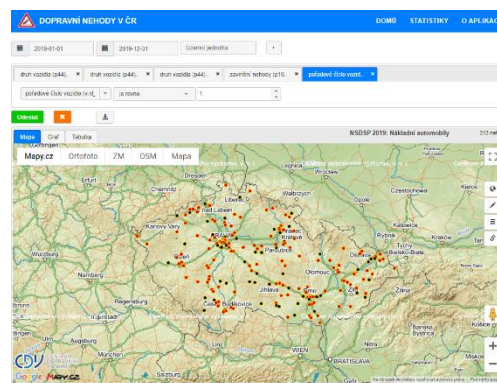
## 5.11 Nákladní automobily (od 2017)

U řidičů nákladních vozidel je shodně jako u řidičů osobních vozidel **nejčteněji zastoupené selhání na úrovni detekce podnětů (48 %), následované selháním na úrovni identifikace (21 %) a celkovým selháním (14 %)** např. v důsledku zdravotní indispozice, mikrosnánku, pod vlivem návykové látky nebo v případech, kdy jsou kognitivní kapacity řidiče přetíženy. Při střetu s nákladním vozidlem je signifikantně vyšší pravděpodobnost vzniku vážného zranění. [5]

**V období let 2017-2019 bylo vinou řidičů nákladních automobilů usmrceno 198 osob, tj. oproti stanoveným předpokladům o 20 více (+12 %). Těžce zraněno pak bylo 586 osob, o 13 více (+2 %).**

Dílčí cíl NSBSP		2009	2017	2018	2019	2020	Období 2017-2019		
							Počet	Rozdíl	
Nákladní automobily	<b>Usmrcení</b>	105	74	56	68	0	198	20	12%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	105	63	59	55	52	178		
	<b>Těžce zranění</b>	313	179	225	182	0	586	13	2%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	313	202	191	181	171	573		

V roce 2019 bylo vinou řidičů nákladních automobilů na pozemních komunikacích v ČR **usmrceno 68 a těžce zraněno 182 osob**. Předpoklady NSBSP nebyly v roce 2019 splněny. Lokalizace nehod s usmrcením, resp. těžkým zraněním osob je uvedena v mapovém podkladu, příj. [zde](#).



Uvedený dílčí cíl byl zařazen do NSBSP v rámci její revize od roku 2017. Nejvíce usmrcených osob vinou řidičů nákladních automobilů bylo evidováno ve Středočeském (10), Jihomoravském kraji (9) a na Vysočině (9), **v hl. m. Praze byl evidován nejvyšší podíl (35 %) usmrcených vinou řidičů nákladních automobilů na všech usmrcených osobách** (pozn. celorepublikový podíl činil 12 %). Nejvíce těžce zraněných osob vinou řidičů nákladních automobilů bylo evidováno ve Středočeském (31) a Jihomoravském kraji (24). **V Olomouckém kraji byl evidován nejvyšší podíl (13 %, 13 těžce zraněných) těžce zraněných vinou řidičů nákladních automobilů na všech těžce zraněných osobách** (pozn. celorepublikový podíl činil 9 %). Meziročně nejvyšší nárůst počtu usmrcených osob vinou řidičů nákladních automobilů byl evidován v hl. m. Praze (+6), v Královéhradeckém kraji (+4) a na Vysočině (+4), v případě těžce zraněných pak v Olomouckém kraji (+5).

V roce 2019 bylo vinou řidičů nákladních automobilů kategorie N3 usmrceno 22 osob, meziročně o 4 více, tj. +22 %; jedná se historicky o druhý nejnižší počet. Znepokojující je však nárůst počtu usmrcených osob vinou řidičů vozidel kategorie N1 (celkem 24, meziročně +9; pozn. v roce 2017: 19, v roce 2018: 15). Ve všech kategoriích (N1-N3) bylo v roce 2019 evidováno meziročně méně těžce zraněných osob. Detailní informace jsou obsahem Přílohy 1.

## 6. Infrastruktura

V období 2012-2019 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 vytýčeného cíle v oblasti usmrčených osob bylo na všech uvedených druzích komunikací překročeno v období 2012-2019 obdobně (pozn. v rozmezí 15-17 %). **Z pohledu plnění NSBSP lze hodnotit místní komunikace jako jednoznačně nejhorší – v oblasti 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 2012-2019 usmrceno o 114 osob více (+100 %) a o 174 osob více bylo vážně zraněno (+42 %).

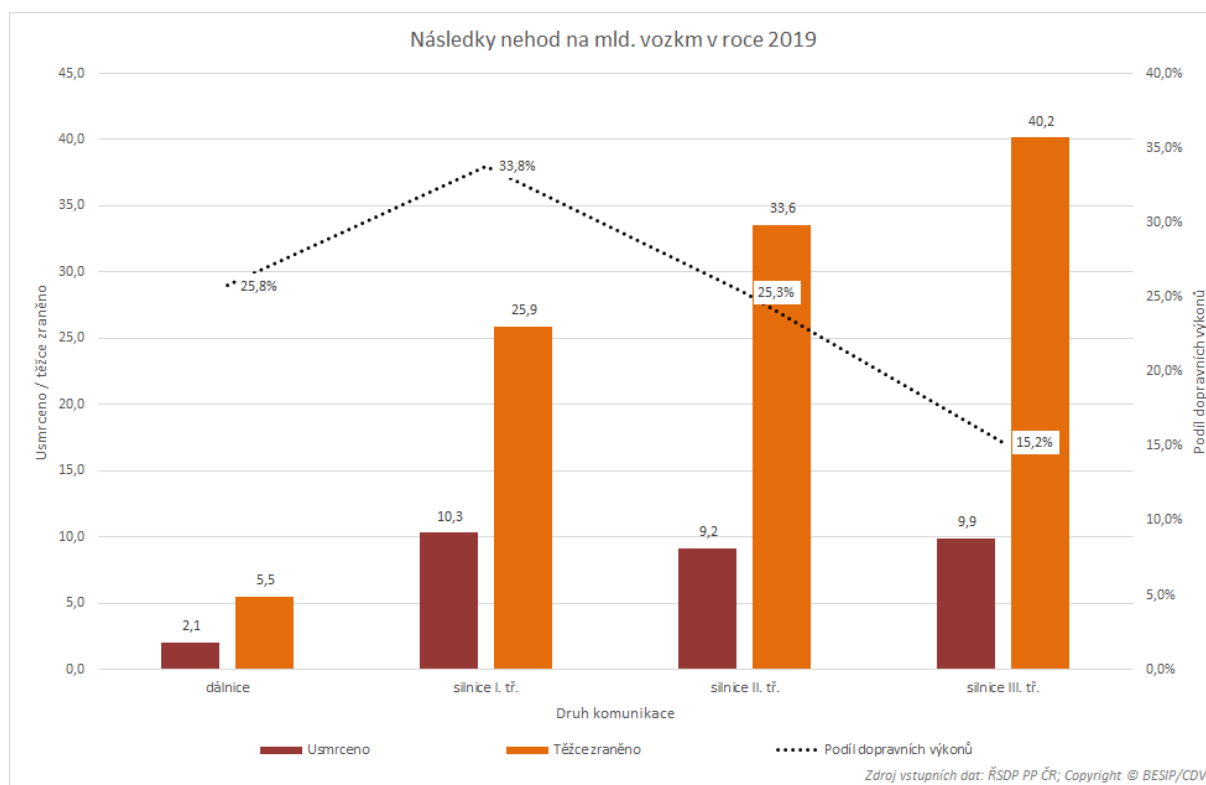
Druh komunikace		2009	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2019		
												Počet	Rozdíl	
Dálnice	<b>Usmrcení</b>	24	20	23	24	30	42	25	33	31		228	114	100%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	24	19	17	16	15	13	12	11	10	10	114	114	100%
	<b>Těžce zranění</b>	70	59	67	78	52	85	91	75	83		590	174	42%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	70	61	58	56	53	51	48	46	44	42	416	174	42%
Silnice I. třídy	<b>Usmrcení</b>	325	277	220	220	254	193	186	214	203		1 767	226	15%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	325	253	233	214	197	181	167	154	141	130	1 541	226	15%
	<b>Těžce zranění</b>	892	696	709	689	687	632	563	630	510		5 116	-191	-4%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	892	776	741	707	675	645	615	587	561	535	5 307	-191	-4%
Silnice II. třídy	<b>Usmrcení</b>	199	143	136	164	150	124	117	133	135		1 102	158	17%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	199	155	143	131	121	111	102	94	87	80	944	158	17%
	<b>Těžce zranění</b>	880	733	645	659	559	596	554	576	495		4 817	-419	-8%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	880	766	731	698	666	636	607	579	553	528	5 236	-419	-8%
Silnice III. třídy	<b>Usmrcení</b>	150	130	98	121	117	89	87	87	88		817	106	15%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	150	117	108	99	91	84	77	71	65	60	711	106	15%
	<b>Těžce zranění</b>	721	573	453	480	449	418	411	393	357		3 534	-756	-18%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	721	627	599	572	546	521	497	475	453	433	4 290	-756	-18%
Sledovaná křižovatka	<b>Usmrcení</b>	18	10	6	6	2	10	7	7	5		53	-32	-38%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	18	14	13	12	11	10	9	9	8	7	85	-32	-38%
	<b>Těžce zranění</b>	116	89	88	85	83	74	73	69	73		634	-56	-8%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	116	101	96	92	88	84	80	76	73	70	690	-56	-8%
Sledovaná komunikace	<b>Usmrcení</b>	44	35	36	30	23	24	25	31	27		231	22	11%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	44	34	32	29	27	25	23	21	19	18	209	22	11%
	<b>Těžce zranění</b>	280	247	236	213	167	212	164	194	140		1 573	-93	-6%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	280	244	233	222	212	202	193	184	176	168	1 666	-93	-6%
Místní komunikace	<b>Usmrcení</b>	59	61	57	60	74	55	52	52	53		464	184	66%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	59	46	42	39	36	33	30	28	26	24	280	184	66%
	<b>Těžce zranění</b>	514	558	547	520	507	519	456	478	432		4 017	959	31%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	514	447	427	408	389	371	355	338	323	308	3 058	959	31%
Účelová komunikace - polní, lesní cesty apod.	<b>Usmrcení</b>	5	1	2	2	2	3	1	2	3		16	-8	-33%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	5	4	4	3	3	3	3	2	2	2	24	-8	-33%
	<b>Těžce zranění</b>	19	5	6	6	10	7	10	12	3		59	-54	-48%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	19	17	16	15	14	14	13	13	12	11	113	-54	-48%
Účelová komunikace - ostatní	<b>Usmrcení</b>	8	4	5	2	8	5	2	6	2		34	-4	-10%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	8	6	6	5	5	4	4	4	3	3	38	-4	-10%
	<b>Těžce zranění</b>	44	26	31	32	26	37	17	38	17		224	-38	-14%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	44	38	37	35	33	32	30	29	28	26	262	-38	-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).

## 6.1.1 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 (třetinový; 33,8 %) podíl dopravních výkonů byl v uplynulém roce evidován na silnicích I. třídy, čtvrtinový pak na dálnicích (25,8 %) a silnicích II. třídy (25,3 %). Nejnižší podíl (15,2 %) byl pak evidován na silnicích III. třídy.

**Nejbezpečnější komunikace? Dálnice. Závažné následky vztahované k dopravnímu výkonu byly na nich téměř pětinasobně nižší než na silnicích I. třídy** (4,9x v případě usmrčených, 4,7x v případě těžce zraněných). Zajímavé je srovnání dálnic a silnic II. třídy, které se na dopravních výkonech podílely téměř shodně. Zatímco na silnicích II. třídy bylo oproti dálnicím (v relativním srovnání na mld. vozokm) v uplynulém roce usmrčeno 4,4x více osob, těžce zraněno 6,1x více osob. Vyšší počty těžce zraněných na komunikacích nižších tříd jsou dány mj. vyšším výskytem zranitelných účastníků silničního provozu (chodci, cyklisté, motocyklisté). [17]



## 6.2 Směrové poměry komunikace

Z pohledů jednotlivých směrových poměrů komunikací byla situace značně rozdílná. **Nejvíce osob bylo v období let 2012-2019 usmrceno (2 225) a těžce zraněno (8 798) na přímých úsecích**, s 1 036 usmrcenými a 3 939 těžce zraněnými následovaly zatáčky. **Z pohledu plnění NSBSP došlo k relativnímu překročení vytyčených cílů v oblasti usmrcených osob na přímých úsecích (o 357 osob, tj. +19 %), v zatáčkách (o 296 osob, tj. +40 %), ale také na 3 ramenných křižovatkách (o 144 osob, tj. +50 %) a 4 ramenných křižovatkách (o 26 osob, tj. +8 %); v oblasti těžce zraněných osob pak na okružních křižovatkách (o 101 osob, tj. +121 %).** Naopak z dlouhodobého hlediska lze „relativně pozitivně“ hodnotit bilanci na přímých úsecích po projetí zatáčky, kde bylo oproti předpokladům NSBSP usmrceno o 51 osob méně (-8 %), resp. o 308 osob méně bylo těžce zraněno (-13 %).



Směrové poměry komunikace		2009	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Období 2012-2019		
												Počet	Rozdíl	
přímý úsek	<b>Usmrcení</b>	394	332	283	298	330	249	236	242	255	158	2 225	357	19%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	394	307	282	260	239	220	202	186	171	158	1 868		
	<b>Těžce zranění</b>	1 476	1 277	1 187	1 200	1 068	1 081	993	1 077	915	886	8 798	16	0%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	1 476	1 284	1 226	1 170	1 117	1 067	1 018	972	928	886	8 782		
přímý úsek po projetí zatáčky	<b>Usmrcení</b>	144	93	69	84	82	86	69	86	74	58	643	-40	-6%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	144	112	103	95	87	80	74	68	63	58	683		
	<b>Těžce zranění</b>	437	363	295	292	245	265	256	268	210	262	2 194	-406	-16%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	437	380	363	346	331	316	301	288	275	262	2 600		
zatáčka	<b>Usmrcení</b>	156	147	117	142	151	115	102	136	126	62	1 036	296	40%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	156	122	112	103	95	87	80	74	68	62	740		
	<b>Těžce zranění</b>	669	541	535	544	493	500	461	462	403	401	3 939	-41	-1%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	669	582	556	530	506	483	461	441	420	401	3 980		
křižovatka 4 ramenná	<b>Usmrcení</b>	70	45	52	37	47	45	41	43	48	28	358	26	8%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	70	55	50	46	42	39	36	33	30	28	332		
	<b>Těžce zranění</b>	454	382	349	327	341	356	270	301	285	272	2 611	-90	-3%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	454	395	377	360	344	328	313	299	285	272	2 701		
křižovatka 3 ramenná	<b>Usmrcení</b>	60	62	60	64	46	49	50	56	41	24	428	144	50%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	60	47	43	40	36	33	31	28	26	24	284		
	<b>Těžce zranění</b>	473	391	389	367	360	342	339	328	268	284	2 784	-30	-1%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	473	412	393	375	358	342	326	311	297	284	2 814		
křižovatka 5 a více ramenná	<b>Usmrcení</b>	4	0	0	2	1	1	1	1	1	2	7	-12	-63%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	4	3	3	3	2	2	2	2	2	2	19		
	<b>Těžce zranění</b>	13	9	5	10	10	10	2	5	3	8	54	-23	-30%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	13	11	11	10	10	9	9	9	8	8	77		
okružní křižovatka	<b>Usmrcení</b>	4	2	2	2	3	0	3	1	2	2	15	-4	-21%
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	4	3	3	3	2	2	2	2	2	2	19		
	<b>Těžce zranění</b>	14	23	22	22	23	26	18	24	26	8	184	101	121%
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	14	12	12	11	11	10	10	9	9	8	83		

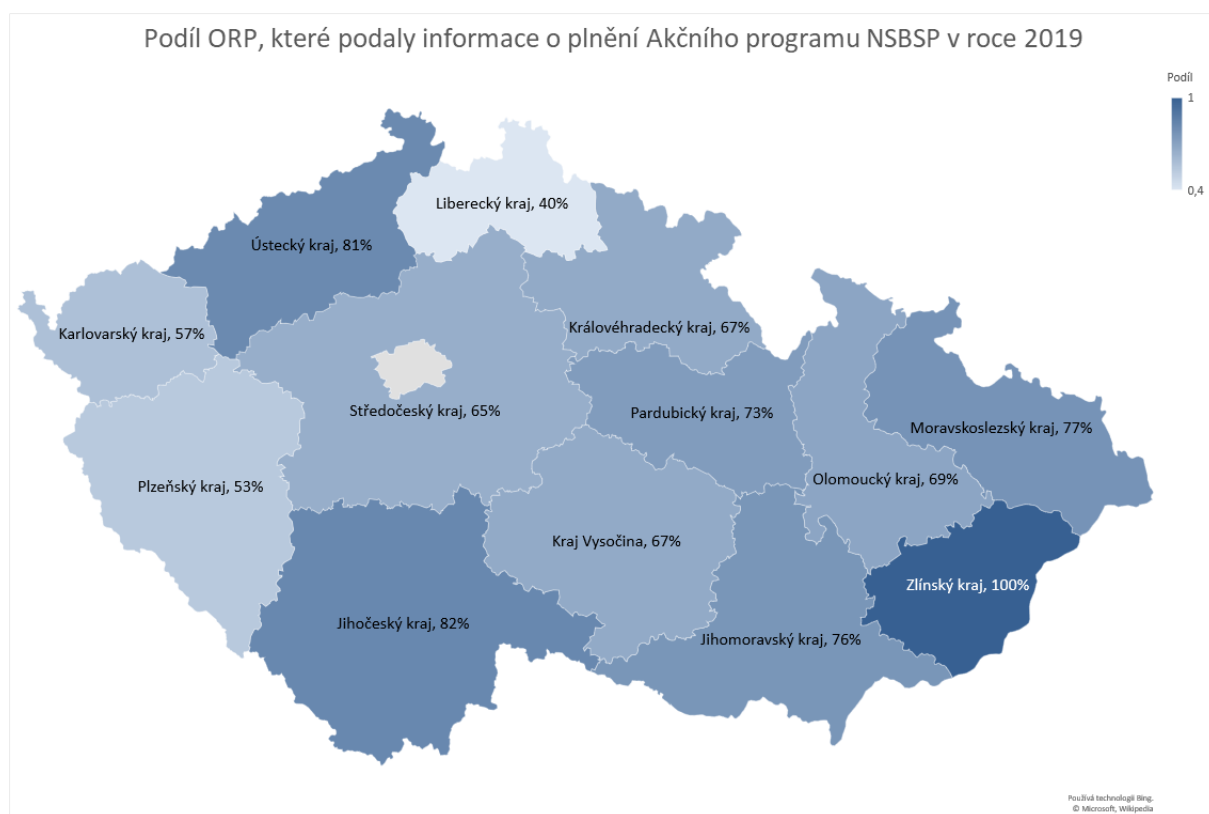
Detailní informace o místech, kde docházelo v uplynulém roce k nehodám s usmrcením, resp. s těžkými zraněními jsou součástí aplikace **DOPRAVNÍ NEHODY V ČR. [7]**



## 7. Plnění Akčního programu odpovědnými subjekty

Do podání informace o plnění akčního programu se zapojilo **Ministerstvo dopravy, Ministerstvo vnitra, Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, Ministerstvo obrany, Ministerstvo zdravotnictví, Ministerstvo financí, Generální ředitelství cel. Dále pak Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD) a Správa železnic (SŽ).**

Dále informaci podaly **všechny kraje ČR a 146 obcí s rozšířenou působností** (tj. 71 %; dále jen „ORP“). Je škoda, že ne všechny ORP podávaly informace v celé požadované šíři. Informace, které podávají, jsou zásadní pro zjištění, kde je největší problém na místní úrovni a pokud tyto informace nejsou podány v komplexní podobě, může být jejich vypovídající hodnota zkreslená. ORP si mohou navzájem předávat zkušenosti, jak postupovat v plnění Akčního programu s cílem zvýšit bezpečnost na pozemních komunikacích na místní úrovni.



Za organizace (firmy), které mají ve své správě komunikace obcí, měst a krajů, se vyjádřila pouze **Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje, Ředitelství silnic Zlínského kraje**, které mají ve správě komunikace II. a III. třídy. Jako velmi pozitivní krok je podání informace za **správu komunikací Brna** a správce jeho pozemních komunikací **Brněnské komunikace, a.s.**

Informaci poskytly **příjemci podpory z Fondu zábrany škod - Česká kancelář pojistitelů, Ústřední Automotoklub České republiky, Asociace center pro zdokonalovací výcvik řidičů AČR, AERO Vodochody AEROSPACE, a.s., CZECH TECH, s.r.o., Lagardere Active, a.s., Bezpečně na silnicích, o.p.s., SIMOPT, s.r.o.**

a Zdravotní záchranná služba Jihočeského kraje. Bohužel informaci nepodalý všechny oslovené subjekty, které realizují preventivní programy financované Fondem zábrany škod.

## 7.1 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**, které je odpovědné za zprávu 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 (dále jen BI) na silnicích I. třídy, které již byly dokončeny. ŘSD disponuje odborně vyškolenými bezpečnostními auditory. V rámci opatření pro zvýšení bezpečnosti silničního provozu jsou opravovány nehodové lokality na silnicích I. třídy ve všech krajích České republiky. Nové lokality jsou upravovány i bez podnětu Policie ČR, ale ve spolupráci s ní. Odborně vyškolenými pracovníky pro provádění bezpečnostních auditů (dále jen BA) a BI disponuje Ministerstvo vnitra, ale počet těchto pracovníků je stále nedostačující.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU V KRAJÍCH ČR: V současnosti odborně vyškoleným pracovníkem pro provádění BI, BA disponuje pět krajů ČR. Bylo by vhodné, kdyby na každém krajském úřadu byl alespoň jeden pracovník, který je odborně vyškolený a má možnost se vyjádřit k dopravním stavbám.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU ORP: **Provádění BI a BA na místních komunikacích stále není rozšířeným nástrojem pro zvýšení bezpečnosti těchto komunikací.** Důvodem je nedostatek odborných pracovníků a finančních prostředků při opravách místních komunikací. Nehodová místa na místních komunikacích jsou sanována v ORP Jihočeského kraje. V dalších ORP v krajích České republiky se jedná spíše o výjimečná opatření na místních komunikacích. V Jihočeském kraji jsou nehodová místa osazována dopravními značkami. Informace o úpravě nehodového místa je podávána Policii České republiky.

ORGANIZACE – FIRMY: Krajská Správa silnic Zlínského kraje provedla bezpečnostní audit na komunikaci v Napajedlech, kde probíhá výstavba okružní křižovatky a na křižovatce v Morkovicích. Problémem provádění BA a BI ve větší míře, je nedostatek finančních prostředků.

*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. **Problémem, který je stále nedořešený, je řešení stromů - pevné překážky u pozemních komunikací, které jsou vysazeny v rozporu s normou pro projektování komunikací.** Srážka s pevnou překážkou – stromem je často příčinou dopravní nehody převážně s fatálními následky; **dlouhodobě se podíl usmrcených v důsledku srážek se stromy na všech usmrcených podílí 15 %, v roce 2019 pak 17 %.** Je nezbytné vytvořit jednotné legislativní podmínky pro odstraňování stromů, které tvoří pevnou překážku, tak aby byly podmínky srozumitelné a jednoduše uplatnitelné do praxe v práci správců pozemních komunikací.

Rada vlády ČR pro bezpečnost silničního provozu v roce 2019 schválila více než 40 opatření s plněním do konce roku 2020, kde je i opatření s odpovědností MD: Vydání příručky pro prevenci a snižování následků nehod s nárazem do stromu, příručka pro silniční správní úřady stran prevence a snižování



následků nehod s nárazem do stromu, cílem je snížit následky nehod po srážce se stromy, dlouhodobě 15 procent řidičů umírá kvůli srážce se stromem, více [zde](#).

Do roku 2022 jsou navržena následující opatření k problematice srážka se stromem: „Realizace opatření v nehodových lokalitách se stromy identifikovaných metodou KDE+“ a „Osazovat svodidla v lokalitách s novou výsadbou/obnovou stromů na silničním pozemku při rychlosti nad 50 km/h“

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU ORP: Byla provedena revize reklamních zařízení na místních komunikacích a bylo přistoupeno k požadovaným opatřením – odstranění reklamních zařízení. Informace o počtu odstraněných zařízení je uveřejněna v Příloze 5.

ORGANIZACE – FIRMY: Brněnské komunikace i Ředitelství silnic Zlínského kraje opravují nehodové úseky, případně je osazují dopravními značkami. Oba subjekty poskytují informaci o provedených úpravách Policii ČR. Ředitelství silnic Zlínského kraje i Brněnské komunikace věnují patřičnou pozornost pevným překážkám podél silnic ve své správě. Brněnské komunikace revidují a odstraňují reklamní zařízení. Smlouvy o pronájmu silničních pomocných pozemků nejsou prodlužovány v obou firmách.

#### *K3 VÝSTAVBA OBCHVATŮ MĚST A OBCÍ*

Výstavba obchvatů měst je převážně v gesci ŘSD. **Postupně se daří realizace obchvatů**, které jsou sice vysoce finančně náročnou investicí, ale zvýšení bezpečnosti provozu na komunikacích obcí a měst je prioritou správců pozemních komunikací na všech úrovních. Informace o realizovaných obchvatech měst a obcí je uvedena Příloze 5.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU V KRAJÍCH ČR: Kromě krajů Jihočeského a Zlínského všechny kraje realizují obchvaty měst a obcí s cílem zvýšit kvalitu a bezpečnost pohybu občanů na území obcí a měst.

#### *K4 ÚPRAVY DOPRAVNÍHO PROSTORU PRO ZRANITELNÉ ÚČASTNÍKY SILNIČNÍHO PROVOZU*

Výstavba vjezdových ostrůvků je především na komunikacích ve správě krajů. ŘSD vystavělo vjezdový ostrůvek na silnici I/38 Debř – Hrdlořezy. Odbočovací pruhy byly realizované v Karlovarském kraji, dále v Olomouckém kraji a Královéhradeckém kraji. ŘSD pokračuje ve výměně svodidel, nasvětlení přechodů, realizaci míst pro přecházení a dalších úprav dopravního prostoru tak, aby byl bezpečný pro všechny účastníky provozu. Pro zvýšení bezpečnosti nechráněných účastníků provozu – chodců byly realizovány úpravy, jedná se například o zkrácení přechodu, výstavbu dělicích ostrůvků atd. Podobnější seznam míst, kde proběhla úprava, je k nahlédnutí v Příloze 5.

ORGANIZACE – FIRMY: Brněnské komunikace ve své správě realizovaly na mnoha místech krajského města parkovací pruhy, odbočovací pruhy. **Všechny organizace věnují pozornost úpravám bezpečného dopravního prostoru.** Přehlednost přechodů je v největší míře uplatňována Brněnskými komunikacemi s využitím nejmodernějšího přístupu ke zvýšení bezpečnosti: bezbariérové přístupy, zvýšené plochy křižovatky a další. Ředitelství silnic Zlínského kraje upravilo mnoho míst na silnicích III. třídy – bližší informace o místech úprav je Příloze 5.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU V KRAJÍCH ČR: Rozvoj Zón 30 realizuje hl. město Praha a Kraj Vysočina. Realizace vjezdových ostrůvků na silnicích ve správě krajů je realizována v nadpoloviční většině krajů. **Ve většině krajů jsou nově realizovány odbočovací pruhy, parkovací pruhy.** Úprava bezpečného



dopravního prostoru je na silnicích ve správě krajů prováděna. Téměř všechny kraje, až na výjimky, opravují přechody pro chodce tak, aby byly bezpečné a přehledné.

Systém dynamické detekce chodce na přechodu je zaveden pouze v Jihomoravském kraji (Brno). Ve většině krajů není budována nová cyklistická infrastruktura. **Novou výstavbu uvádí kraj Jihomoravský, kraj Olomoucký a hlavní město Praha.** Sdílenému prostoru je věnována pozornost, ale jen v omezené míře. Sdílený prostor na MK je vytvořen na komunikacích hlavního města Praha a v Karlovarském kraji.

**PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU ORP: Realizace „Zón 30“ se dostává do povědomí správců komunikací měst a obcí.** Jsou využívány jako nástroj ke zklidnění převážně obytných částí měst a obcí. Nejvyšší počet „Zón 30“ byl realizovaný v Moravskoslezském kraji. Dělicí pásy, vzhledem k charakteristice většiny místních komunikací, nejsou příliš rozšířené.

Obce dále realizují parkovací pruhy, odbočovací pruhy jsou realizovány v omezeném počtu. **ORP věnují pozornost opatřením pro zvýšení bezpečnosti zranitelných účastníků provozu – chodců.** Přechody pro chodce jsou zviditelňovány nejrůznějšími opatřeními na přechodech pro chodce: stavebními úpravami, nasvětlením, případně úprava vodorovného dopravního značení.

**Výstavba cyklostezek nebo cyklotras je realizována ve velmi omezeném počtu.** Rozmáhající se cyklodoprava, včetně jízdy na koloběžce, je zapotřebí věnovat velkou pozornost. Jen tak bude nemotorová doprava bezpečnější a bude využívána v obcích i městech pro zklidnění a zvýšení kvality ovzduší v daném území. Sdílenému prostoru na místních komunikacích je věnována pozornost pouze v omezené míře.

#### *K5 ÚPRAVY KŘÍŽOVATEK*

Ministerstvo vnitra provedlo revizi rozhledových trojúhelníků na silnicích I., II. i III. třídy a pozornost byla věnována i místním komunikacím. Počet provedených revizí je uveden v Příloze 5. Výstavba okružních křižovatek byla provedena na silnicích I. třídy v Buštěhradě, Benešově, Líbeznici, Holicích, Chrudimi a v Rychnově nad Kněžnou.

**PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU 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.** Předpoklad je, že kraje, které nepodaly informaci, si tuto skutečnost neověřily u svých správců komunikací. Pravidelná kontrola je povinností správců komunikací. Stavba okružních křižovatek probíhá téměř ve všech krajích.

**PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU 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 v omezeném počtu.

**ORGANIZACE – FIRMY: Technická opatření pro zvýšení bezpečnosti jsou uplatňována v rámci projektu C-ROADS v městě Brně.** Jsou zde osazeny kooperativní inteligentní dopravní systémy v počtu 25 kusů. Krajská správa a údržba silnic Středočeského kraje se věnovala zlepšení průjezdnosti a zvýšení bezpečnosti křižovatky na silnici II/114 a III/11628. Brněnské komunikace v rámci projektu rezidentního





parkování a legalizace parkovacích stání se věnují problematice celoročně. Okružní křižovatky jsou v realizaci u všech tří organizací.

#### *K6 ZKVALITNĚNÍ DOPRAVNÍHO ZNAČENÍ, VYBAVENÍ KOMUNIKACÍ A POVRCHOVÝCH VLASTNOSTÍ VOZOVEK*

V roce 2018 proběhlo vyhodnocení novelizace vyhlášky číslo 294/2015 Sb., která nabyla účinnosti 1. ledna 2016. Bylo shledáno, že úprava není nutná. **ŘSD provedlo revizi dálnic a silnic pro motorová vozidla z hlediska bezpečnosti na 151,2 km a totéž na silnicích I. třídy na 1 013,6 km.** Zjištěné nedostatky se týkaly zádržnosti stávajících svodidel, nevyhovujících anebo chybějících svodidel, poškození svislého dopravního značení po dopravní nehodě, ztrátě retroreflexe dopravního značení, výtluků, nedostatečného odvodnění komunikací, kolmých čel propustků, poškozených tlumičů nárazu anebo vzrostlé vegetace. Zjištěné nedostatky byly odstraněny v počtu 316. Pevné překážky jsou častou příčinou dopravních nehod s vážnými následky. **ŘSD odstranilo v roce 2019 celkem 4 731 pevných překážek na dálnicích a silnicích I. třídy.** Ochráněno bylo 21 překážek. Překážky, které nebylo možné ochránit nebo odstranit, tvořila zeleň – vzrostlé stromy, které tvoří 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.

**Ředitelství silnic a dálnic neinstalovalo svodidla proti podjetí motorkářů.** Fyzické oddělení protisměrných pruhů bylo realizováno na komunikaci I/35 s vysokými intenzitami provozu. **V rámci ČR je prováděno pilotní ověřování kooperativních systémů ITS,** které podávají řidiči souhrnné informace o provozu a jeho podmínkách. Děje se tak v rámci mezinárodního projektu C-ROADS. **ŘSD vyhodnotilo tyto informace jako vysoce účinné.**

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU V KRAJÍCH ČR: Správa silnic v majetku krajů provádí 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, ev. označovány dopravními značkami. Dostatečnými finančními prostředky pro úpravu vozovek disponuje Karlovarský kraj, Moravskoslezský kraj, Ústecký kraj, Pardubický kraj a Kraj Vysočina. **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 druhé třídy. Pouze Ústecký kraj má toto opatření v přípravě.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU ORP: Revize místních komunikací z hlediska bezpečnosti, je pravidelně prováděna pravidelně. 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. Většinou jsou úseky, které nevykazují optimální vlastnosti vozovky, osazovány dopravními značkami. **Svodidla proti podjetí motorkářů jsou v mnoha ORP instalována.** Opatření snižuje pravděpodobnost vážných následků nehod motorkářů při nárazu do svodidel.



**ORGANIZACE – FIRMY:** Reklamní zařízení jsou odstraněna na komunikacích ve správě BKOM. Měření proměnných parametrů provádí Brněnské komunikace a Ředitelství silnic Zlínského kraje. Nevyhovující úseky jsou odstraňovány a jsou opraveny. Svodidla proti podjetí motorkářů nejsou instalována – ve městě Brně na to nejsou podmínky a Ředitelství silnic Zlínského kraje neprovádí.

## *K7 ZABEZPEČENÍ ŽELEZNIČNÍCH PŘEJEZDŮ*

**Zabezpečení železničních přejezdů je věnována vysoká pozornost.** Správa železnic, státní organizace a další vlastníci regionálních tratí, začala osazovat další přejezdy železničními závorami a také osadila další přejezdy novým světelným zabezpečovacím zařízením. Na 529 přejezdech byla provedena oprava zařízení. Oprava anebo instalace nových zařízení se týkala také polních, lesních, anebo účelových komunikací. Údržbu rozhledových poli křížení pozemních komunikací se železnicí provádí ŘSD a také Správa železnic. **Na přejezdy je instalováno zařízení pro monitorování a detekci deliktů.** Prozatím je instalováno na MK Úvaly a další místa jsou v jednání. Je realizováno osazení a doplnění zabezpečovacího zařízení na vybraných přejezdech kamerovým systémem a automatickou detekcí přestupku či Bluetooth majákem LCA pro přenos informace o výstraze. Ministerstvo vnitra provedlo BI na železničních přejezdech křížení silnic I., II, III. třídy a na místních komunikacích. Bylo podáno 125 podnětů k odstranění nedostatků. BI provedená Ministerstvem dopravy předala zjištěná rizika k prošetření Drážní inspekci. Doplnující informace k tomuto opatření jsou k dispozici na webu [Drážní inspekce](#) a [Správy železnic](#).

Ministerstvo dopravy, odbor drážní dopravy, má k dispozici 13 pověřených zaměstnanců k výkonu státního dozoru ve věcech drah. Proto 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 u 54 drážních správních úřadů, nezabývá. Tuto činnost vykonávají především správci pozemních komunikací a provozovatelé drah.

**PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU V KRAJÍCH ČR: Údržba železničních přejezdů je prováděná pravidelně** a převážně ve spolupráci se SŽ nebo je pouze ponechána v kompetenci Správy železnic. **Nezastupitelnou úlohu zde má Policie ČR, která oznamuje správcům komunikací nedostatky, které na železničních přejezdech odhalila.** Železniční přejezdy jsou zabezpečovány nejmodernějšími systémy pro zamezení protiprávního jednání řidičů.

**PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU ORP:** Dopravní značení na železničních přejezdech v křížení s MK je zkvalitňováno, převážně na základě oznámení o nedostacích na MK ze strany Policie ČR, také pravidelnou nebo náhodnou kontrolní činností. Realizace je ponechána plně v odpovědnosti SŽ. V některých ORP je iniciováno jednání.

**ORGANIZACE – FIRMY:** Opatření je v kompetenci SŽ.

## *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, především na dálnicích a silnicích I. třídy. Data vstupují do systému vyhodnocování dopravní situace, který provozuje NDIC. Na základě dat ovlivňuje dopravu prostřednictvím ITS prvků na dálnicích v České

republice. Data poskytuje 3. stranám – dopravním centrům měst, vývojářům aplikací a navigací a IZS. V roce 2019 bylo k dispozici na 18 kilometrech dálniční sítě ČR.

**Dálniční síť je vybavena pro automatickou kontrolu vozidel, která nedodrží 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, které umožní efektivně delikty identifikovat a včas zpracovat. Dokud nebudou organizační opatření implementována, není účelné tyto systémy na silniční síti budovat. Na dálnicích bylo v roce 2019 celkem 11 úsekových měření – z toho 6 v tunelech, 4 na modernizované D1 a 1 na D11. Úsekové měření rychlosti je realizováno rovněž na silnicích I. třídy a také II. a III. třídy, které je v kompetenci krajů a obcí. **V rámci projektu C-ROADS CZECH REPUBLIC probíhá pilotní testování kooperativních ITS systému.** Očekává se, že v průběhu roku 2020 budou v provozu tyto systémy na vybraných úsecích dálnic a silnic I. třídy. Pro další rozvoj systému je nezbytná dostupnost komunikačních jednotek ve vozidlech, které umožní komunikaci operovat.

**Pro vážení vozidel za jízdy vytypovalo Ministerstvo vnitra na silniční síti TEN-T 6 míst a dalších 12 míst na silnicích I. třídy.** Dalších 5 míst vytypovalo na silnicích II. a III. třídy. Dále Ministerstvo vnitra vytypovalo 52 míst pro odstavné plochy k nízkorychlostnímu vážení vozidel. Systém eCall je zavedený do praxe již od roku 2017 a je využíván vozidly se zabudovanou jednotkou eCall a také voláním přes mobilní nebo pevnou síť.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU V KRAJÍCH ČR: Místa pro umístění systémů pro monitorování dopravní situace má vytypována Středočeský kraj a Moravskoslezský kraj. Jihomoravský kraj má vytypované místo pro instalaci systému pro detekci chůze na červenou – silnici v Hustopečích II/425. V hlavním městě Praha je to ulice Kutnohorská v Měcholupech.

V rámci pilotního projektu C – ROADS CZECH REPUBLIC na komunikacích v hlavním městě Praha a v Jihomoravském kraji je ověřováno zavádění a funkce inteligentních dopravních systémů, které mají za cíl snížení dopravní nehodovosti, a to nejrůznějšími funkcionalitami těchto chytrých systémů.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU ORP: Opatření 8, které má za cíl snížení nehodovosti pomocí chytrých systémů pro monitorování a řízení dopravy je realizováno na místních komunikacích v ORP naprosto výjimečně. Není realizováno ani vážení vozidel přesto, že po místních komunikacích na mnoha místech v České republice jezdí přetížená vozidla, a nejen nákladní vozidla.

ORGANIZACE - FIRMY: Systémy ITS pro monitorování a řízení provozu jsou instalovány v rámci projektu C-ROADS, kde probíhá pilotní ověřování ve vybraných lokalitách v Brně. Bližší informace je příloze, nebo na stránkách projektu C-ROADS <https://www.czechspaceportal.cz/3-sekce/its---inteligentni-dopravni-systemy/projekty-eu/c-roads-czech-republic/>.

## 7.2 Opatření bezpečné vozidlo

*V1 ZAJIŠTĚNÍ STÁTNÍHO ODBORNÉHO DOZORU*

**Policie ČR zajišťuje technické silniční kontroly vozidel, kterých bylo v roce 2019 provedeno 495 57.** Při těchto kontrolách byly shledány nedostatky jak u vozidel registrovaných v České republice, tak



u vozidel registrovaných v zahraničí. Bližší informace o výsledku v oblasti kontroly technického stavu prováděných Ministerstvem vnitra jsou uvedeny v Příloze 5. **Ministerstvo obrany provedlo kontroly technického stavu vozidel ozbrojených sil.** Počet provedených kontrol byl 625. **Ministerstvo financí – prostřednictvím Generálního ředitelství cel provádělo nízkorychlostní vážení vozidel.** Vážení vozidel bylo prováděno u vozidel registrovaných v České republice tak i u vozidel registrovaných v zahraničí. Počet kontrolovaných vozidel a zjištěných nedostatků je uveden v příloze. Ministerstvo vnitra provedlo rozsáhlé nízkorychlostní vážení u 4 536 vozidel registrovaných v České republice, kdy bylo shledáno 2 226 vozidel přetížených. Bližší informace k vážení vozidel jsou uvedeny v příloze. Při těchto kontrolách byla zkontrolována vozidla jak pro přepravu osob, tak i vozidla nákladní dopravy. Počty kontrol jsou uvedeny v příloze.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU V KRAJÍCH ČR: Místa pro vážení vozidel za jízdy jsou vytipována. Bližší informace o počtu míst je uveden v Příloze 5. Nedostatek míst pro vážení má kraj Pardubický a hlavní město Praha. Důvodem je nedostatek vhodných míst pro realizaci opatření.

#### *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. Informace předávalo také prostřednictvím článků v odborných periodikách. Ministerstvo obrany uspořádalo odbornou konferenci zaměřenou na inteligentní systémy ve vozidlech pro ozbrojené síly.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU V KRAJÍCH ČR: Informace o novinkách v oblasti využívání chytrých systémů ve vozidlech podávají na svých stránkách pouze kraje: Karlovarský, Liberecký a Olomoucký.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU ORP: Informace o nových systémech ve vozidlech ze strany ORP je poskytnuta v omezeném počtu obcí.

## 7.3 Opatření bezpečný účastník

#### *Ú1 ZAJIŠTĚNÍ PRŮBĚŽNÉHO VZDĚLÁVÁNÍ DĚTÍ*

**Ministerstvo dopravy podporuje vzdělávání dětí v mateřských školách v oblasti dopravní výchovy.** Byly vytvořeny materiály, které podporují zařazení dopravní výchovy do předškolního vzdělávání nenásilnou formou a seznamují děti se základy bezpečného chování v dopravním prostředí. Také vzdělávání žáků základních škol, včetně mimoškolní činnosti, je ze strany Ministerstva dopravy podporováno tvorbou metodických materiálů pro výuku. **Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy pořádá pro učitele dopravní výchovy semináře. Dopravní výchova je zařazena do Rámcových vzdělávacích programů mateřských škol a základního školství.** Pro zapojení rodičů do systému dopravní výchovy jsou vytvořeny metodické materiály pro pořádání zážitkových akcí - [www.detivdoprave.cz](http://www.detivdoprave.cz). Pro pedagogy jsou k dispozici vzdělávací programy pro zvýšení kvalifikace, například je to program Dopravní úrazy jako nejčastější příčina dětských úrazových úmrtí. Kurzy pro učitele jsou realizovány prostřednictvím organizace přímo řízené Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy – Národním pedagogickým institutem České republiky.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU V KRAJÍCH ČR: Finanční a metodickou podporu pro zajištění dopravní výchovy pro žáky mateřských a základní škol poskytují všechny kraje, mimo Kraje Vysočina. Všechny

kraje České republiky 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 AKČNÍHO PROGRAMU ORP: Podpora dopravní výchovy formou poskytnutí finanční podpory provozovatelům DDH nebo metodické podpory je téměř ve všech ORP.** Mateřským školám a základním školám poskytují ORP metodické materiály nebo pomůcky pro výuku dopravní výchovy. Pro zapojení rodičů do systému dopravní výchovy jsou pořádány akce, které mají aktivně zapojit rodiče do dopravní výchovy, především rodiče nejmenších dětí.

## 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 vnitřně kladlo důraz na prevenci**, a to jak na celostátní úrovni, tak i na regionální úrovni prostřednictvím kontaktních kampaní, besed, při dohledu a prostřednictvím masmédií. **Obě ministerstva se zaměřila na cílovou skupinu AP – mladých řidičů, a také na skupinu řidičů obecně.** Ministerstvo vnitřně se zaměřilo i na skupinu motocyklistů. **Ministerstvo obrany orientovalo preventivní akce na používání bezpečnostních pásů příslušníky ozbrojených sil** formou kontaktních kampaní.

Na specifická rizika motorkářů upozorňuje kampaň Ministerstva dopravy s názvem „Nechod' za svůj limit“ - LIMIT, kterou zaštiťoval známý závodník Lukáš Pešek. Kampaně byly uskutečněny na Autodromu Most a při „Motocyklovém dni žen“ ve Vysokém Mýtě. **Informace o bezpečné jízdě na kole, bezpečném převážení dětí a viditelnost cyklistů byly předávány především prostřednictvím krajských koordinátorů BESIP.** Ministerstvo vnitřně zaměřilo preventivní aktivity na předškolní děti, na žáky prvního i druhého stupně, na studenty středních škol a vysokých škol. Byly také osloveny skupiny rodin s dětmi, senioři – cyklisté. **Aktivity na snížení počtu tzv. disko nehod uskutečnilo Ministerstvo vnitřně na celostátní a regionální úrovni.** Skupina seniorů byla oslovena prostřednictvím krajských koordinátorů BESIP formou kontaktních kampaní a besed. **Ministerstvo zdravotnictví uspořádalo celou škálu preventivních aktivit uskutečněných v krajích České republiky se zaměřením na celou cílovou skupinu účastníků silničního provozu.** Informace o realizovaných aktivitách jsou uvedeny v příloze. Pro řešení kritických situací na železničních přejezdech je poskytnuta podpora formou video ukázek s názorným chováním na přejezdu. K dispozici jsou na stránkách [www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz)

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

Ministerstvo dopravy, Ministerstvo vnitřně, Ministerstvo zdravotnictví a Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy zaměřilo svoje aktivity na prevenci užívání alkoholu a jiných návykových látek. Cílovou skupinou byly především mladí a budoucí řidiči, studenti středních škol, ale také cyklisté a motocyklisté, dále 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 AKČNÍHO PROGRAMU V KRAJÍCH ČR:** Podpora prevence užívání návykových látek je poskytována v hlavním městě Praha, v Ústeckém kraji a ve Zlínském kraji.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU 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, informacemi oslovují občany formou letáků a nejrůznějších tiskovin.

FOND ZÁBRANY ŠKOD: **Preventivní programy zaměřené na účastníky provozu na pozemních komunikacích jsou také realizovány Fondem zábrany škod**, který každoročně vypisuje programy pro žadatele, kteří svojí osvětovou činností působí na účastníky provozu na pozemních komunikacích. **Projekty jsou zaměřeny na všechny skupiny účastníků provozu na pozemních komunikacích.** Můžeme např. zmínit projekt zaměřený na seniory „Jedu s dobou“, nebo nebezpečnou jízdu na motocyklu, např. v projektu „Učme se spolu“. Na cyklisty byla zaměřena kontaktní kampaň „Na kole jen přílbou“. Zdravotnickou záchrannou službou byla prováděna prevence v oblasti první pomoci a práce s AED pro příslušníky Policie ČR, HZS a členy JSDHO. Většina projektů využila buď kontaktních kampaní, přímého oslovení nebo oslovuje cílovou skupinu přes Facebook, rozhlasové vysílání, formou školení, webových stránek a dalších kanálů. Počty oslovených jsou v řádech od několika tisíc až po masivní kampaně s několika miliony posluchačů.

#### *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. Ministerstvo dopravy provedlo v roce 2019 21 vrchních státních dozorů při provádění zkoušek z odborné způsobilosti žadatele o řidičské oprávnění.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU V KRAJÍCH ČR: SOD v autoškolách provádí kraje: Jihočeský a Královéhradecký.

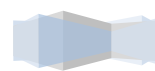
PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU ORP: Výuka v autoškolách je ze strany ORP kontrolována. Úroveň výuky je zjišťována především u zkoušek žadatelů řidičské oprávnění.

#### *Ú5 ZVÝŠENÍ VYMAHATELNOSTI PRÁVA*

**Informace o stavu bodového hodnocení řidičů je pravidelně vyhodnocováno a zveřejňováno na stránce: [www.mdcr.cz/statistiky](http://www.mdcr.cz/statistiky).** V rámci novely zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů, byla navržena změna bodového hodnocení. Návrh je v legislativním procesu. **Systém pro přeshraniční vymáhání je funkční.** Pro zvýšení vymahatelnosti pokut jsou podnikány legislativní kroky – proces je v připomínkovém řízení.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU V KRAJÍCH ČR: Pravidelné vyhodnocování vymahatelnosti práva se uskutečňuje v hlavním městě Praha, Plzeňském kraji, Ústeckém kraji, v Jihomoravském kraji a ve Zlínském kraji. Vymahatelnost pokut, jak kraje uvedly, je na velmi odlišné úrovni. Bližší informace jsou uvedeny příloze.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU ORP: Vymahatelnost sankcí v souvislosti se spácháním vybraných dopravních přestupků zahraničními řidiči je velmi rozdílná od 0 % až po 100 %. Obcím s rozšířenou



působností, které mají vysokou úspěšnost ve vymáhání pokut, se doporučuje předávat zkušenosti, jak pokuty efektivně vymáhat.

## Ú6 DOHLED NAD DODRŽOVÁNÍM PRAVIDEL SILNIČNÍHO PROVOZU

**Ministerstvo vnitra v roce 2019 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, na chování chodců, na cyklisty, motocyklisty. Vše při výkonu dohledu a dozoru nad chováním účastníků provozu na pozemních komunikacích. Podrobné informace o počtu provedených kontrol přestupků jsou uvedeny v příloze. **Ministerstvo obrany prostřednictvím Vojenské policie provádělo kontrolu používání bezpečnostních pásů příslušníky Ozbrojených sil.**

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU V KRAJÍCH ČR: Měření rychlosti se záznamem přestupce je prováděno pouze v omezeném počtu krajů, dle informace, která byla poskytnuta do webových dotazníků.

PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU ORP: Měření rychlosti v obci je především formou orientačního měření bez záznamu přestupce. V obcích, které rychlost měří i se záznamem přestupce, je počet přestupku zaznamenán i v řádech několika tisíc překročení rychlosti. Dozor a dohled nad bezpečností chodců, převážně dětí, které přicházejí do škol, je především uskutečňováno 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 uveřejněny i v příloze.

## 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 nedodrží pravidla silničního provozu, a to včetně úpravy bodového hodnocení.** Součástí této novely je i přísnější bodové hodnocení řidičů s praxí do dvou let od získání řidičského oprávnění, tzv. řidičský průkaz na zkoušku. Návrh obsahuje i možnost důsledného postihu nedodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly. Návrh byl předložen k projednání vládě. Součástí návrhu není úprava pravidel pro provoz nejrůznějších specifických dopravních prostředků včetně elektrokoloběžek a stejně tak návrh neřeší specifický přístup k řidičům nad 65 let věku.

## 7.4 Podpůrná opatření

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

Ministerstvo vnitra připravuje podmínky pro předávání hodnocení závažnosti poranění při dopravních nehodách podle klasifikace MAIS 3+ ve spolupráci s Ministerstvem zdravotnictví. Bylo zahájeno jednání o předávání dat o závažnosti zranění Policii ČR.



*P2 CELOSTÁTNÍ A MÍSTNÍ KAMPANĚ, PROJEKTY, PŘEDNÁŠKY A DALŠÍ PREVENTIVNĚ EDUKAČNÍ AKTIVITY ZAMĚŘIT NA ZÍSKÁNÍ DOVEDNOSTI VŠECH OBČANŮ POSKYTNOUT ÚČINNOU PRVNÍ POMOC (PŘIMĚŘENĚ JEJICH VĚKU). PŘÍPRAVU ZAMĚŘIT NA AKTUÁLNÍ DOPORUČENÉ POSTUPY, KTERÉ JSOU ZCELA NEZBYTNÉ PRO ZACHOVÁNÍ ZÁKLADNÍCH ŽIVOTNÍCH FUNKCÍ.*

*P3 ZVYŠOVAT KVALITU SYSTÉMU PSYCHOSOCIÁLNÍ POMOCI ÚČASTNÍKŮM DOPRAVNÍCH NEHOD S VÁŽNÝMI NÁSLEDKY NA ŽIVOTĚ A ZDRAVÍ.*

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

**Uveřejněno na stránkách MD, Samostatného oddělení BESIP.**

*P5 UPRAVIT RESORTNÍ STRATEGII BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU PODLE PŘIJATÝCH ZMĚN NÁRODNÍ STRATEGIE BESIP.*

*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 AKČNÍHO PROGRAMU V KRAJÍCH ČR:** Dle poskytnuté informace z krajů České republiky má vytvořenou krajskou strategii hlavní město Praha v částečné podobě, Jihočeský kraj, Liberecký kraj, částečně vytvořenou kraj Vysočina, částečně vytvořenou má Jihomoravský kraj, jedinou plně kompatibilní s Národní strategií má vytvořenou pouze Zlínský kraj. Řízení bezpečnosti je ve většině případů realizováno prostřednictvím určených pracovníků krajských úřadů a ve spolupráci s Policií České republiky.

**PLNĚNÍ AKČNÍHO PROGRAMU ORP:** **Strategii bezpečnosti silničního provozu na místní úrovni má vytvořenou jen zlomek obcí v České republice.** Dle informace je pouze jedna obec v České republice, která má vytvořenou plně funkční a kompatibilní strategii s Krajskou strategií ZK a strategií „Národní“ a to jsou Otrokovice. Další ORP, resp. obce mají pověřené pracovníky, 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.*

**Na webových stránkách MD, Samostatného oddělení BESIP, a také 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 podniknuty příslušné legislativní kroky.

*P9 ZAJISTIT SBĚR NEPŘÍMÝCH UKAZATELŮ BEZPEČNOSTI V ROZSAHU POTŘEBNÝCH DAT PRO HODNOCENÍ NÁRODNÍ OBSERVATOŘI 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.*

**Stejně tak je zabezpečena činnost hloubkové analýzy dopravních nehod s využitím výsledků analýzy.**

*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.*

Samostatné oddělení BESIP identifikovalo výzkumné potřeby pro Ministerstvo dopravy.





*P14 ANALYZOVAT MOBILITU SENIORŮ A JEJÍ BEZPEČNOSTNÍ RIZIKA, VYPRACOVAT NÁVRHY PŘÍSLUŠNÝCH OPATŘENÍ A ZAJISTIT JEJICH UPLATNĚNÍ.*

*15 PODROBNĚ ANALYZOVAT NEHODY ZAPŘÍČINĚNÉ NEVĚNOVÁNÍM SE ŘÍZENÍ VOZIDLA, CHARAKTERIZOVAT JEJICH PROJEVY TAK, ABY BYLO MOŽNO TUTO PŘÍČINU JEDNOZNAČNĚ STANOVIT, VYPRACOVAT NÁVRHY PŘÍSLUŠNÝCH OPATŘENÍ A ZAJISTIT JEJICH UPLATNĚNÍ.*

Identifikace příčin dopravních nehod zaviněných nevěnováním se řízení byla realizována. U této identifikace byly zjištěny znaky protiprávního jednání.

*P18 ZAVÉST SYSTÉM KONTROL AKREDITACÍ K PROVÁDĚNÍ DOPRAVNĚ PSYCHOLOGICKÝCH VÝŠETŘENÍ.*

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

**Teoretická znalostní základna pro hloubkovou analýzu všech smrtelných nehod je vytvořena.**

Hloubková analýza dopravních nehod je prováděna pouze v Jihomoravském kraji u vybraných dopravních nehod se zraněním.

([www.vyzkumnehod.cz](http://www.vyzkumnehod.cz)).



## 8. Závěry a doporučení

### 8.1 Plnění strategických cílů

Oproti předpokladům stanoveným NSBSP bylo v uplynulých 8 letech na pozemních komunikacích usmrceno téměř o čtvrtinu více osob.

V období let 2012-2019 bylo do 30 dní od nehody usmrceno 5 285 osob, tj. oproti stanoveným předpokladům o 1 013 více (+24 %); do 24 hod od nehody usmrceno 4 712 osob, tj. oproti stanoveným předpokladům o 767 více (+19 %), těžce zraněno pak bylo 20 564 osob, o 474 méně (-2 %).

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). Na následky nehod (tj. od 24 hod do 30 dní) bylo usmrceno v roce 2019 dalších 71 osob, tj. +13 %. V roce 2019 byla splněna NSBSP v oblasti těžce zraněných osob.

### 8.2 Plnění dílčích cílů

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

V období let 2012-2019 byly stanovené předpoklady NSBSP nejvíce překročeny u dílčích cílů usmrcených dětí (o 36 dětí, tj. +48 %), usmrcených motocyklistů (o 159 osob, tj. +34 %), usmrcených chodců (o 89 osob, tj. +10 %) a těžce zraněných cyklistů (o 550 osob, tj. +21 %). V roce 2019 byla NSBSP jak v oblasti usmrcených, tak těžce zraněných osob splněna pouze u dílčího cíle mladí řidiči (usmrceno 84 osob, tj. o 2 méně (-3 %), těžce zraněno 272 osob, tj. o 105 méně (-28 %)). Předpoklady NSBSP byly splněny také v případě usmrcených cyklistů (usmrceno 36 osob, tj. o 3 méně (-8 %)) a těžce zraněných chodců (těžce zraněno 439 osob, tj. o 4 méně (-1 %)).

Nepřiměřená rychlost se jednoznačně podílela na usmrcených i těžce zraněných osobách nejvíce. Zranitelní účastníci silničního provozu (chodci, cyklisté a motocyklisté) se v roce 2019 podíleli na všech usmrcených osobách 37 %, na těžce zraněných pak 55 %, v roce 2018 činil podíl 43 % v případě usmrcených, resp. 57 % v případě těžce zraněných.

### 8.3 Zaměření aktivit na negativní vývoj dílčích cílů NSBSP

Z analýz nehodovosti vyplynulo, že v následujícím období je nutné aktivity primárně zaměřit na dílčí cíle s nejvyšším podílem usmrcených a těžce zraněných:

- nepřiměřenou rychlost,
- stárnoucí populaci,
- nesprávné předjíždění,
- mladé řidiče,
- zranitelné účastníky silničního provozu (chodce, motocyklisty a cyklisty)

sekundárně je nutné se zaměřit na dílčí cíle s neuspokojivým vývojem závažných následků dopravních nehod, tzn. děti a také alkohol a jiné návykové látky.



Klíčové aktivity a opatření pro rok 2020 jsou mj. shrnuty v kapitolách 1.2.2 Opatření s plněním do konce roku 2020 a 1.3 Systémové podmínky. V následujících podkapitolách jsou stručně shrnuty závěry a popsány doporučení v členění dle Akčního programu NSBSP.

## 8.4 Komunikace

Stavební uspořádání komunikace hraje významnou roli při vzniku nehodových situací. Informaci o plnění aktivit Akčního programu podalo jen několik správců komunikací silnic II. a III. třídy a místních komunikací. **Komunikace se podílí až 30 % na vzniku nehody a na závažnosti jejích následků.** [5] Vývoj v uplynulých letech nedosáhl očekávaných skutečností (zejména v oblasti usmrčených osob) prakticky na všech druzích komunikací. **Velmi negativní vývoj byl evidován zejména na místních komunikacích,** v oblasti usmrčených osob byl předpoklad NSBSP v období 2012-2019 překročen o 66 % (+184 osob), u těžce zraněných pak o 31 % (+959 osob). Závažné následky vztažené k dopravnímu výkonu byly na dálnicích téměř pětinasobně nižší než na silnicích I. třídy (4,9x v případě usmrčených, 4,7x v případě těžce zraněných). Proto **lze dálnice považovat stále za nejbezpečnější komunikace.**

Pro zlepšení situace je třeba se zaměřit zejména na realizaci konkrétních aktivit zahrnutých v opatřeních. Z hlediska dálnic a silnic I. tříd se doporučuje systematicky zaměřit na kritické aspekty nehodovosti na komunikacích v jejich správě. Ke zlepšení bezpečnosti na místních komunikacích je žádoucí realizace vlastní místní strategie bezpečnosti silničního provozu.

V oblasti infrastruktury je nutné **podporovat nové trendy a technologie**, jedním z příkladů může být projekt **C-ROADS Czech Republic**. Systémy C-ITS využívají data generovaná při jízdě aktuálně produkovaných vozidel, která si tato vozidla vyměňují nejenom mezi sebou, ale také s okolní infrastrukturou. Kooperativní systémy ITS poskytnou řidičům informace o aktuální situaci v silničním provozu, přispějí k dopravní předvídavosti řidičů a významně přispějí k plynulosti silničního provozu i ke snížení nehod, zejména těch závažných. Včasné získání přesné informace je naprosto základní pro to, aby řidič pohotově vnímal situaci v silničním provozu a soustředil se na možný problém. Město Brno získalo prostřednictvím jím vlastněné společnosti Brněnské komunikace 1. místo v národní soutěži Chytrá města pro budoucnost 2019 v kategorii Smart city – vize/idea. A to za zavedení C-ITS systémů ve městě v rámci projektu C-Roads. [12]

**Oddělená doprava zranitelných účastníků silničního provozu.** Největším rizikem usmrcení jsou nárazy osobních vozidel do cyklistů zezadu v extravilánu, v intravilánu jsou pak rizikem nákladní auta na křižovatkách. [9] Největší riziko při srážkách cyklistů s automobily pramení pro seniory, rozhodující pro následky cyklistů je rychlost automobilu, z čehož pramení doporučení na budování stavebně oddělených pruhů a stezek pro cyklisty, zejména v extravilánu. [10]

**Klíčová je i nadále podpora výzkumu, na jehož základě lze efektivněji vynakládat finanční prostředky do úprav infrastruktury.**

## 8.5 Vozidlo

Česká republika má jeden z nejstarších vozidlových parků v Evropě, v roce 2019 dosáhlo průměrné stáří osobních automobilů téměř 15 let (14,93 let, meziročně +1,22 %). I přes tento fakt je vzhledem k čím dál větší penetraci asistenčních systémů žádoucí aktivní osvěta a podpora výzkumu související



s rostoucí automatizací řízení vozidel. Z tohoto důvodu byla v roce 2019 zahájena příprava konkrétních projektů – informačního webu [autonomne.cz](http://www.autonomne.cz), tzv. Etické komise pro posuzování otázek spojených s provozem automatizovaných a autonomních vozidel v podmínkách ČR a osvětové kampaně týkající se správného používání asistenčních systémů, které jsou dále rozvíjeny a realizovány. Odborné články a další zajímavosti o autonomní mobilitě z celého světa jsou sdruženy na speciálním portále [www.autonomne.cz](http://www.autonomne.cz). Smyslem webu je být vstupní branou české veřejnosti ke všemu, co se týká automatizace v silniční dopravě. V sekci Aktivity ČR jsou k dispozici strategické dokumenty k této oblasti či přehled stěžejních veřejných projektů a aktualit, týkajících se rozvoje autonomní mobility v Česku. Garantem projektu je veřejná výzkumná instituce Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. Součástí jsou články zabývající se jak samotnými technologiemi autonomního řízení, technického vybavení vozidel a souvislostí s fyzickou či digitální infrastrukturou, tak i články týkající se legislativních otázek, etických témat anebo třeba výsledky průzkumů veřejného mínění o autonomních vozidlech.



Ministerstvo dopravy, které aktivně rozvíjí oblast autonomní mobility, se rozhodlo zřídit **Etickou komisi pro posuzování otázek spojených s provozem automatizovaných a autonomních vozidel v podmínkách ČR**. Jejím cílem je komplexně posoudit otázky etiky a s ní související témata v oblasti automatizovaných a autonomních vozidel. V komisi jsou sdruženi přední odborníci v oblasti etiky, práva, společenských věd, umělé inteligence či technických oborů.

## 8.6 Účastník

Z podaných informací vyplývá **vysoká úroveň preventivních činností zajišťovaných Samostatným oddělením BESIP a Policií ČR**, řada projektů byla v uplynulém roce podpořena z Fondu zábrany škod, např. workshopy pro policejní preventisty a strážníky, kteří realizují dopravní výchovu na školách.

**Zranitelní účastníci silničního provozu** (chodci, cyklisté a motocyklisté) se významně podílí na všech usmrcených a těžce zraněných osobách (pozn. v roce 2019: 37% podíl na usmrcených a 55% podíl na těžce zraněných). **Dlouhodobě se nedaří snižovat fatální následky u dětí**, dlužno však dodat, že většina dětí nebyla usmrcena vlastním, ale cizím zaviněním (často v pozici spolujezdců ve vozidlech). Za neuspokojivý lze také považovat **vysoký počet usmrcených motocyklistů**, kde podíl vlastní viny je nadpoloviční. V případě **cyklistů** je vývoj v oblasti fatalit relativně příznivý, **počet těžce zraněných je však stále vysoký** zejména díky nepoužívání cyklistických přileb (drtivá většina usmrcených i těžce zraněných cyklistů přilbu v době nehody neměla). Důraz musí být kladen také na osvětu v oblasti elektrokol, ve spojitosti s nimi jsou již také, bohužel, evidovány fatality. Velmi často se u zranitelných účastníků, zejména pak u chodců a cyklistů, jedná o **seniory**, tzn. osoby ve věkové kategorii 65+.

Přestože oblast **alkoholu a návykových látek** v uplynulých 8 letech významně klesala, v uplynulých 2 letech se předpoklady NSBSP nepodařilo splnit. Problematice alkoholu, ať již za volantem či za říditky, nepochybně nepřispívá diskuse o možném prolomení tzv. „nulové tolerance“.



## 8.7 VIZE NULA

V souvislosti s koncem dekády je nutné opakovaně upozornit na 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](http://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: Měsíční informace o plnění strategických a dílčích cílů NSBSP v roce 2019**

**Příloha 2: Předběžný odhad výše ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2019**

**Příloha 3: Dílčí cíle NSBSP z pohledu Hlubkové analýzy dopravních nehod**

**Příloha 4: Plnění z pohledu Nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu**

**Příloha 5: Plnění Akčního programu odpovědnými subjekty**

**Příloha 6: Hodnocení bezpečnosti krajů, stanovení ekvivalentu závažnosti nehod**

**Příloha 7: Legislativní změny s dopady na bezpečnost silničního provozu**

**Příloha 8: Zpráva o činnosti koordinačního pracoviště BESIP za rok 2019**

**Příloha 9: Fatální následky dopravních nehod v Evropě**



## Použité zdroje

- [1] Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020
- [2] Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky
- [3] International Road Traffic and Accident Database (IRTAD)
- [4] European Transport Safety Council (ETSC)
- [5] Hlubková analýza dopravních nehod
- [6] Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu
- [7] Aplikace DOPRAVNÍ NEHODY V ČR
- [8] Bíl, M., Dobiáš, M., Andrášik, R., Bílová, M., Hejna, P., 2019. Cycling Fatalities: When A Helmet is Useless and when it Might Save Your Life. Safety Science 105C, 71–76
- [9] Bíl, M., Bílová, M., Dobiáš, M., Andrášik, R., 2016. Circumstances and Causes of Fatal Cycling Accidents in the Czech Republic. Traffic Injury Prevention 17 (4), 394–399
- [10] Bíl, M., Bílová, M., Müller, I., 2010. Critical factors in fatal collisions of adult cyclists with automobiles. Accident Analysis and Prevention 42, 1632–1636
- [11] CDV, 2019. Postoje českých účastníků silničního provozu k problematice rychlosti v mezinárodním kontextu, Silniční obzor 2019/4, ISSN 0322-7154 (Výsledky mezinárodního průzkumu ESRA)
- [12] C-ROADS Czech Republic
- [13] Observatoř bezpečnosti silničního provozu
- [14] Technologická agentura České republiky
- [15] ETSC/CDV: Nulová tolerance alkoholu by mohla na silnicích ročně zachránit až 5 000 životů (12/2019)
- [16] CDV, 2020. Bodování řidiči: Informace o stavu bodového systému v České republice
- [17] Kadula, L., Vyskočilová, A., 2020. Následky nehod v roce 2019 dle druhu komunikací. Silniční obzor.





Ministerstvo dopravy



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

Zpracovalo:  
Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.  
Líšeňská 33a  
636 00 Brno

