

# Příloha 2: Analytické podklady ke klíčovým ukazatelům

Strategie BESIP 2021-2030

Ministerstvo dopravy



### Obsah

1. Úvod .....	3
2. Genderové srovnání .....	4
2.1 Vývoj .....	5
2.2 Věk a kategorie .....	7
2.2.1 Ženy .....	7
2.2.2 Muži .....	8
3. Příčiny a viníci .....	9
3.1 Hlavní příčiny nehod zaviněných řidiči motorových vozidel .....	9
3.2 Kategorie účastníků silničního provozu .....	11
3.2.1 Řidiči osobních vozidel .....	12
3.2.2 Řidiči nákladních vozidel .....	13
3.2.3 Zranitelní účastníci .....	14
3.3 Věk a praxe v řízení .....	17
3.3.1 Věk .....	17
3.3.2 Praxe v řízení .....	18
3.3.3 Mladí řidiči .....	21
3.4 Alkohol a jiné návykové látky .....	23
3.5 Cizí státní příslušníci .....	24
3.6 Registrace vozidel (soukromé vs. firemní) .....	25
3.7 Ujetí viníka z místa nehody .....	26
4. Poškození .....	28
4.1 Kategorie účastníků silničního provozu .....	28
4.1.1 Řidiči a spolujezdci (bezpečnostní pásy) .....	28
4.1.2 Zranitelní účastníci .....	31
4.2 Věk .....	35
4.3 Věk a kategorie .....	36
5. Infrastruktura .....	37
5.1 Intravilán/extravilán .....	37
5.2 Druh komunikace .....	38
5.3 Směrové poměry .....	40



## Příloha 2: Analytické podklady ke klíčovým ukazatelům

Strategie BESIP 2021-2030

Ministerstvo dopravy

---

5.4 Srážky se stromem.....	41
5.5 Železniční přejezdy .....	42
6. Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu .....	44
7. Bodový systém.....	45
7.1 Bodování řidiči .....	45
7.2 Bodované přestupky a trestné činy.....	46
7.3 Následky vzhledem k počtu přestupků .....	47
8. Srovnání v rámci EU.....	49



## Příloha 2: Analytické podklady ke klíčovým ukazatelům

Strategie BESIP 2021-2030

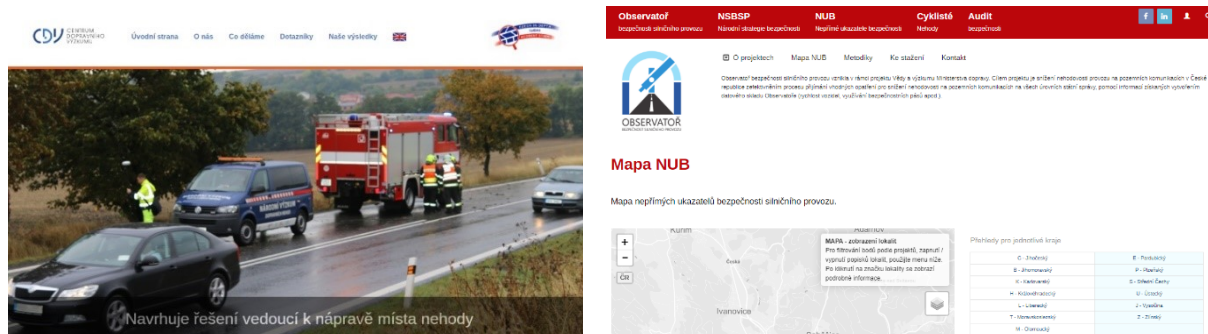
Ministerstvo dopravy

### 1. Úvod

Následující podkapitoly obsahují grafické podklady ke klíčovým ukazatelům Strategie BESIP 2021-2030 (dále jen „Strategie“). Není-li uvedeno jinak, jsou porovnávána data z období 2011-2019, kde výchozím rokem pro srovnání je rok 2010 (pozn. sladění s daty/cíli EU).

Analytická část je doplněna rovněž poznatky z **Hlubkové analýzy dopravních nehod** a také **Nepřímými ukazateli bezpečnosti silničního provozu**.

Souhrnné podklady z těchto projektů byly součástí příloh Informace o plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 v roce 2019. Dokumenty jsou k dispozici na webu [www.iBESIP.cz](http://www.iBESIP.cz).



The image shows a screenshot of the iBESIP website. On the left, there is a news article with a photo of a road accident scene and the text "Navrhuje řešení vedoucí k nápravě místa nehody". On the right, there is a section titled "Mapa NUB" (Map of Road Safety Indicators) with a map of the Czech Republic and a table of indicators.

Plachetky pro jednotlivé úseky	
C - Inženýři	F - Průmysl
D - Policie	G - Hospodářství
E - Státní úřady	H - Kvalitativní
I - Územní	J - Kvalita
K - Ověřování	L - Územní
M - Ověřování	N - Ověřování

Kapitola 7. pak odkazuje na **informace o stavu bodového systému v České republice**, které jsou pravidelně aktualizovány na webu Ministerstva dopravy [www.mdcr.cz](http://www.mdcr.cz). **Srovnání v rámci EU** je pak uvedeno v závěrečné kapitole.



### 2. 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]



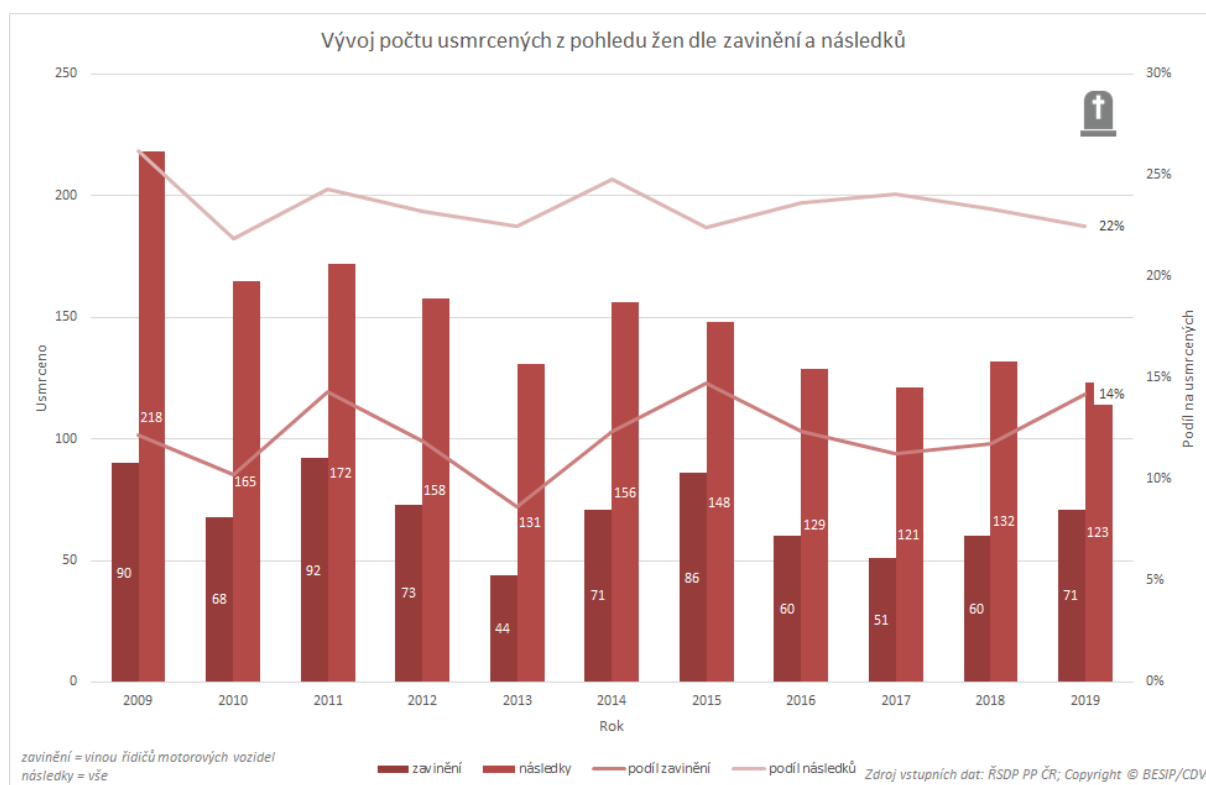
Genderové srovnání nebylo taxativně zakotveno v revizi a aktualizaci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 s platností od roku 2017. Strategické cíle vč. jednotlivých ukazatelů budou ve Strategii BESIP 2021-2030 sledovány také dle genderu, v souladu se závěry projektu „Ženy v dopravě“.



### 2.1 Vývoj

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 zaviněním ze strany žen byla usmrcena přibližně každá osmá osoba, zatímco z pohledu následků dopravních nehod byla přibližně každá čtvrtá usmrcená osoba žena.



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.**

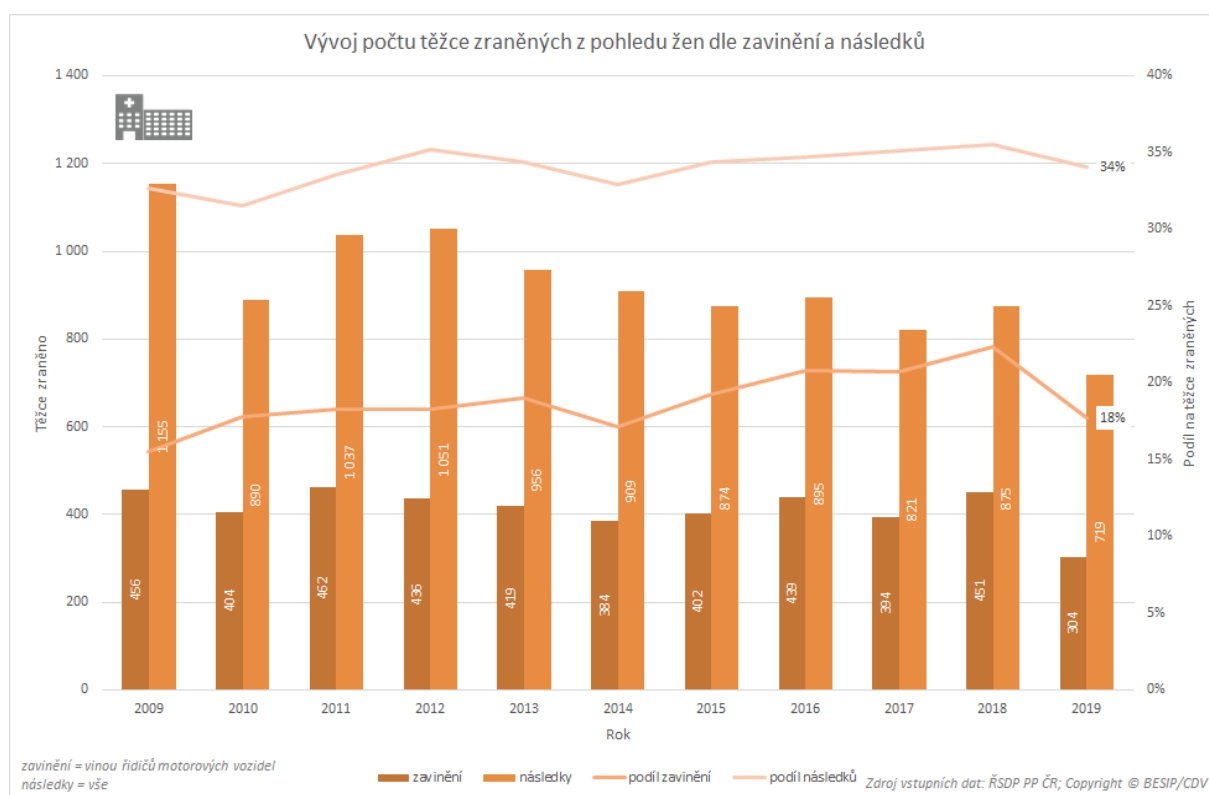
V roce 2019 bylo těžce zraněno 2 110 osob, z toho 1 391 mužů (66 %) a 719 žen (34 %). **V období let 2009-2019 byl evidován podíl usmrcených mužů vs. žen 66:34 %.** Z uvedeného je zřejmé, že zaviněním ze strany žen byla těžce zraněna přibližně každá pátá osoba, zatímco z pohledu následků dopravních nehod byla přibližně každá třetí těžce zraněná osoba žena.



## Příloha 2: Analytické podklady ke klíčovým ukazatelům

Strategie BESIP 2021-2030

Ministerstvo dopravy



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).*



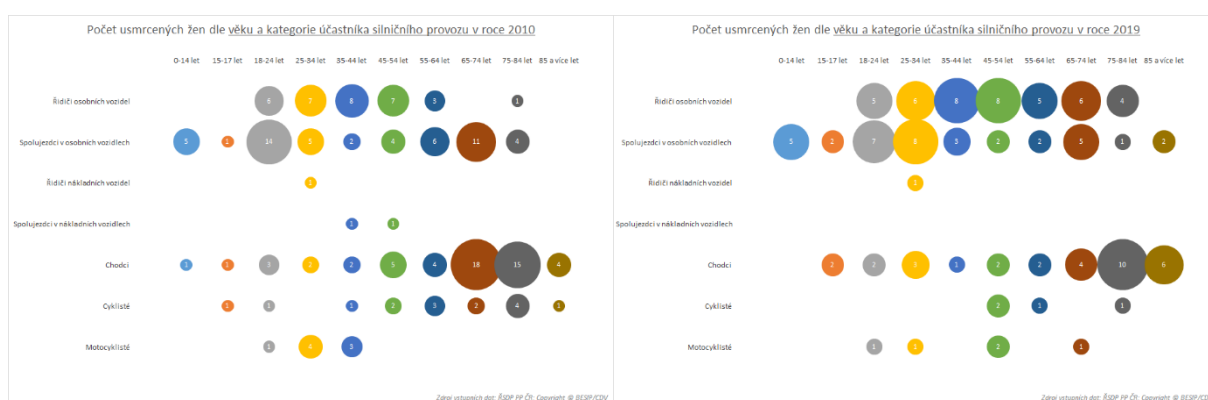
### 2.2 Věk a kategorie

#### 2.2.1 Ženy

##### Usmrčené

Grafy níže srovnávají počet usmrčených žen v roce 2010 a 2019 s ohledem na věk a kategorii účastníků silničního provozu.

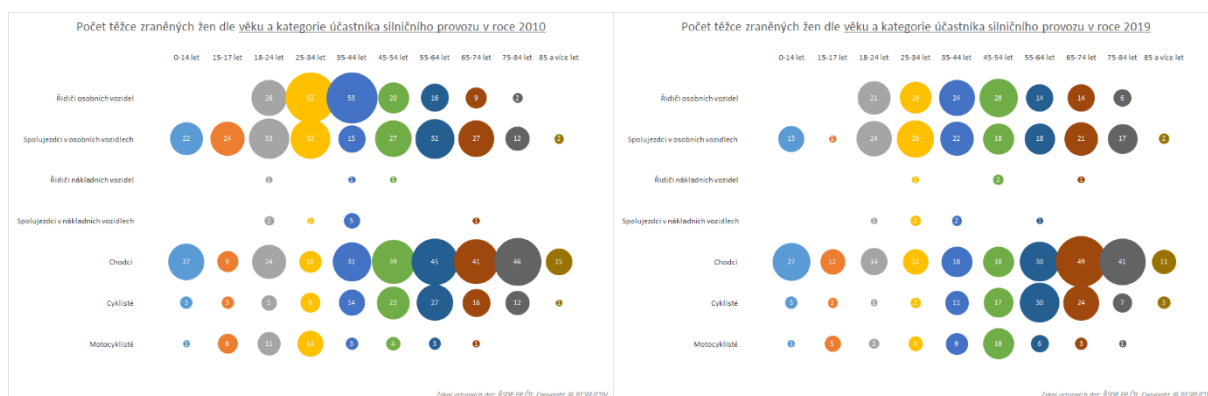
**Negativa: +6 usmrčených řidiček osobních vozidel (65-74 let)**



##### Těžce zranění

Obdobné srovnání je provedeno také z pohledu těžce zraněných žen.

**Negativa: +14 těžce zraněných motocyklistek (45-54 let)**





## Příloha 2: Analytické podklady ke klíčovým ukazatelům

Strategie BESIP 2021-2030

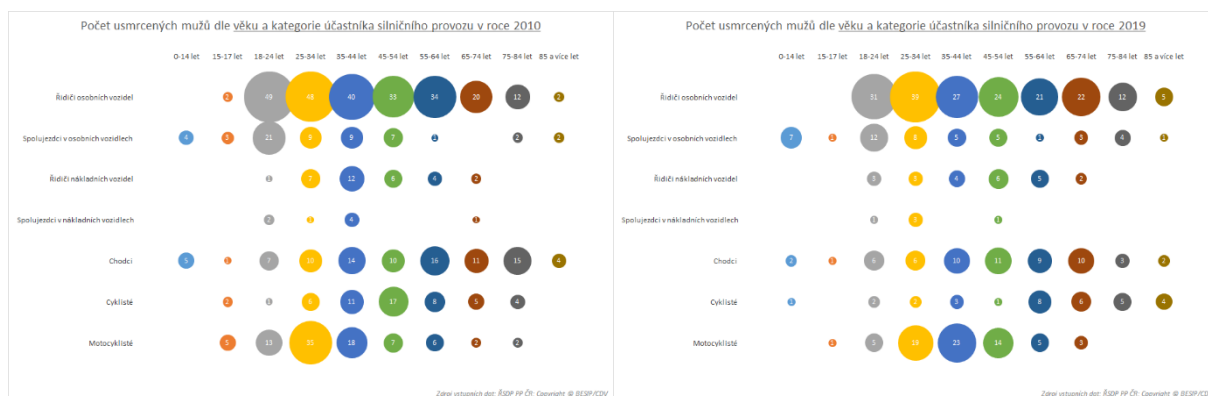
Ministerstvo dopravy

### 2.2.2 Muži

#### Usmrcení

Grafy níže srovnávají počet usmrcených mužů v roce 2010 a 2019 s ohledem na věk a kategorii účastníků silničního provozu.

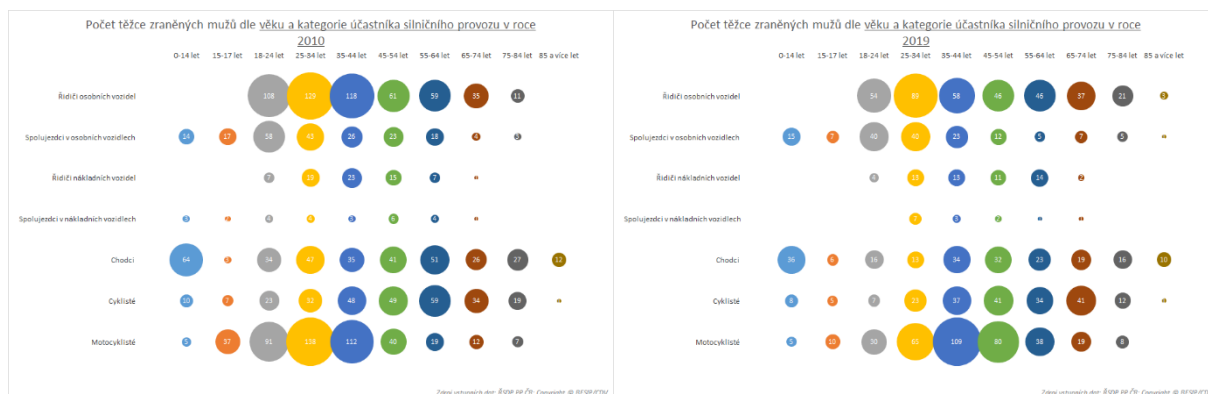
**Negativa:** +7 usmrcených motocyklistů (45-54 let)



#### Těžce zranění

Obdobné srovnání je provedeno také z pohledu těžce zraněných mužů.

**Negativa:** +40 těžce zraněných motocyklistů (45-54 let)



### 3. Příčiny a viníci

V rámci tohoto stěžejního klíčového ukazatele bude pozornost věnovaná **primárně příčinám a viníkům závažných dopravních nehod.**

**Lidské selhání je bezesporu faktorem (spolu)podílejícím se na většině dopravních nehod.**

Jak dokládá klasifikace lidského selhání realizovaná v rámci HADN, **nejvyšší zastoupení má selhání člověka na úrovni detekce podnětů (40 % nehod), kdy je pozornost účastníka silničního provozu nevhodně zaměřená, zběžná nebo absentující, v důsledku čehož není kritická situace registrována účastníkem.** Druhým nejčastějším případem je selhání na úrovni identifikace (29 % nehod).

V takových případech účastník potenciální riziko (kolizního oponenta, změnu podmínek apod.) registruje, nicméně je na kognitivní úrovni nesprávně zpracuje a jeho jednání vede k nehodě. Třetím nejčastějším případem je celkové selhání. Jedná se především o nehody, na jejichž vzniku se významnou měrou podílela intoxikace účastníka, jeho únava nebo fyzická indispozice [5].



#### 3.1 Hlavní příčiny nehod zaviněných řidiči motorových vozidel

Z pohledu příčin závažných nehod zaviněných řidiči motorových vozidel bylo definováno následujících 7 hlavních příčin:

- ✓ **Nepřiměřená rychlost**
- ✓ Nedání přednosti
- ✓ Jízda po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru
- ✓ Řidič se plně nevěnoval řízení vozidla
- ✓ Nezvládnutí řízení vozidla
- ✓ Nesprávné předjíždění
- ✓ Nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem

**Rychlost** patří k nejvýznamnějším faktorům ovlivňujícím závažnost dopravních nehod. Mezi nejčtenější spolupůsobící faktory patří mj. nesprávné vyhodnocení situace (10 %). Dopravní nehody v důsledku nepřiměřené rychlosti se často pojí rovněž s nepozorností, nezkušeností řidičů, ale také intoxikací alkoholem. Nepřiměřená rychlost je jedním z nejčtenějších primárních příčin dopravních nehod agresivních (a adrenalinových, resp. dravých) řidičů. Volbu rychlosti obecně může ovlivňovat řada okolností a faktorů – např. vnímání řidiče a provedení pozemní komunikace a jejího okolí.

Jak dokládají data z HADN, nejčastějšími rizikovými faktory přispívajícími ke vzniku dopravní nehody v důsledku **nedání přednosti**, je nepozornost (50 %), kdy řidič např. zanedbá potřebu vyhledání informací – rozhledne se pouze zběžně – nebo je jeho kognitivní pozornost přetížena jinými podněty

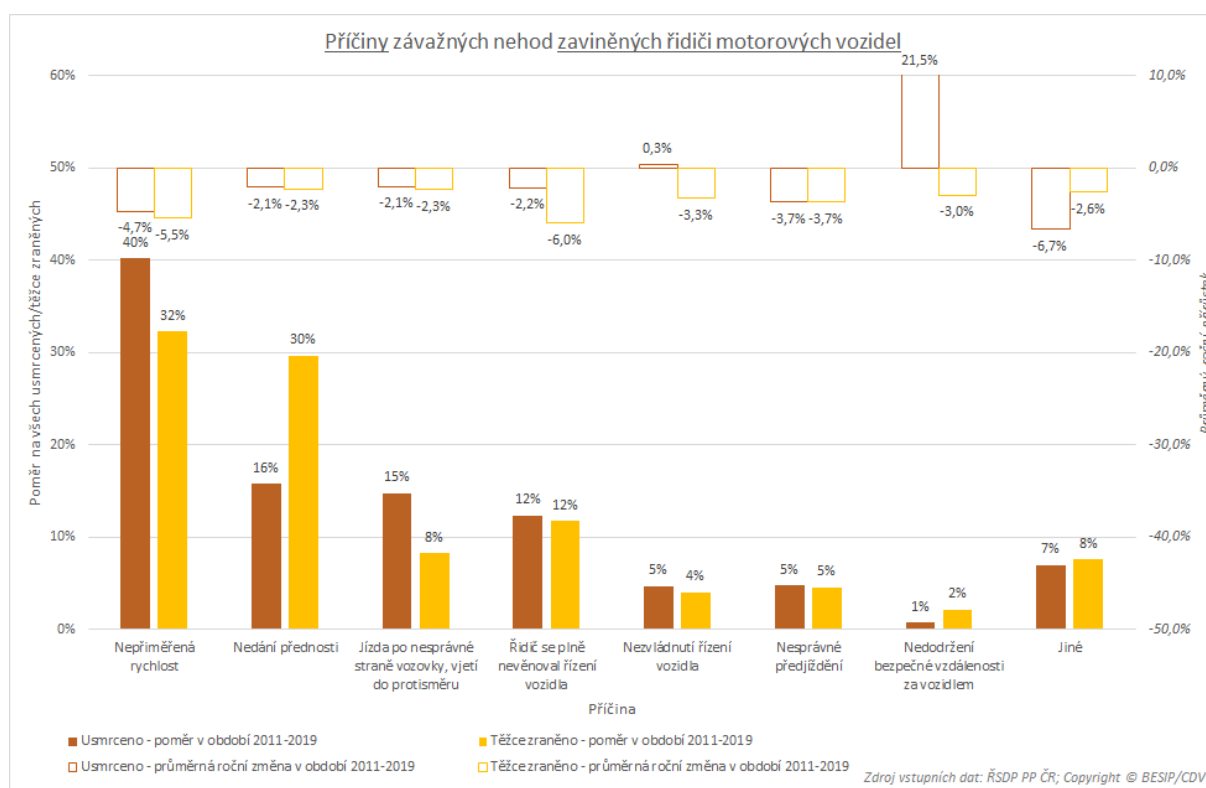
a účastníka přehlédne, nesprávné vyhodnocení situace 14 %, omezený výhled 9 %, vědomé nerespektování pravidel silničního provozu 6 %. Pravděpodobnost vzniku dopravních nehod v důsledku nedání přednosti se zvyšuje s přibývajícím věkem řidičů. [5]

**Nepozornost** je nejčastěji zastoupeným faktorem lidského selhání přispívajícím ke vzniku dopravních nehod (36 %). Mezi nejčtenější faktory přispívající ke vzniku nepozornosti řidičů patří distrakce (odklon pozornosti řidiče k činnostem nesouvisejícím s řízením) nebo přetížení pozornosti, kdy na řidiče působí takové množství podnětů, že již není schopen kvalitně kognitivně zpracovat stávající nebo přicházející podněty a dojde k opomenutí některého z nich (přetížení pozornosti množstvím vjemů v provozu, nevhodně zaměřená pozornost na jiné podněty související s řízením, zanedbaná nebo zběžná pozornost, apod.). V takových případech řidič věnuje pozornost podnětům, které nejsou pro bezpečné vedení vozidla klíčové. [5]

Pro **nesprávné předjíždění** je charakteristické selhání na úrovni předvídání, kdy účastník chybně vyhodnotí potenciální scénáře, které mohou v dané situaci nastat. Řidič má na této úrovni dva úkoly, a to: ujistit se, jestli správně anticipuje možné změny v dané situaci a předvídat možnosti zatím nejasné situace. V případě, kdy na některé z níže popsaných typech selže, objevuje se vysoké riziko vzniku dopravní nehody. [5]

Primární pozornost musí být věnována **nepřiměřené rychlosti**, neboť v jejím důsledku je evidováno nejvíce závažných následků dopravních nehod, jak v oblasti usmrčených, tak těžce zraněných osob. V případě **nevěnování se řízení** se prakticky daří jen velmi pozvolně snižovat fatální následky nehod (-2,2 %). Přestože se **nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem** na závažných následcích podílelo jen minoritně, vzhledem k roční změně, zejména v oblasti usmrčených osob a zvyšující se hustotě silničního provozu, je nutné se na tuto oblast také zaměřit.





### 3.2 Kategorie účastníků silničního provozu

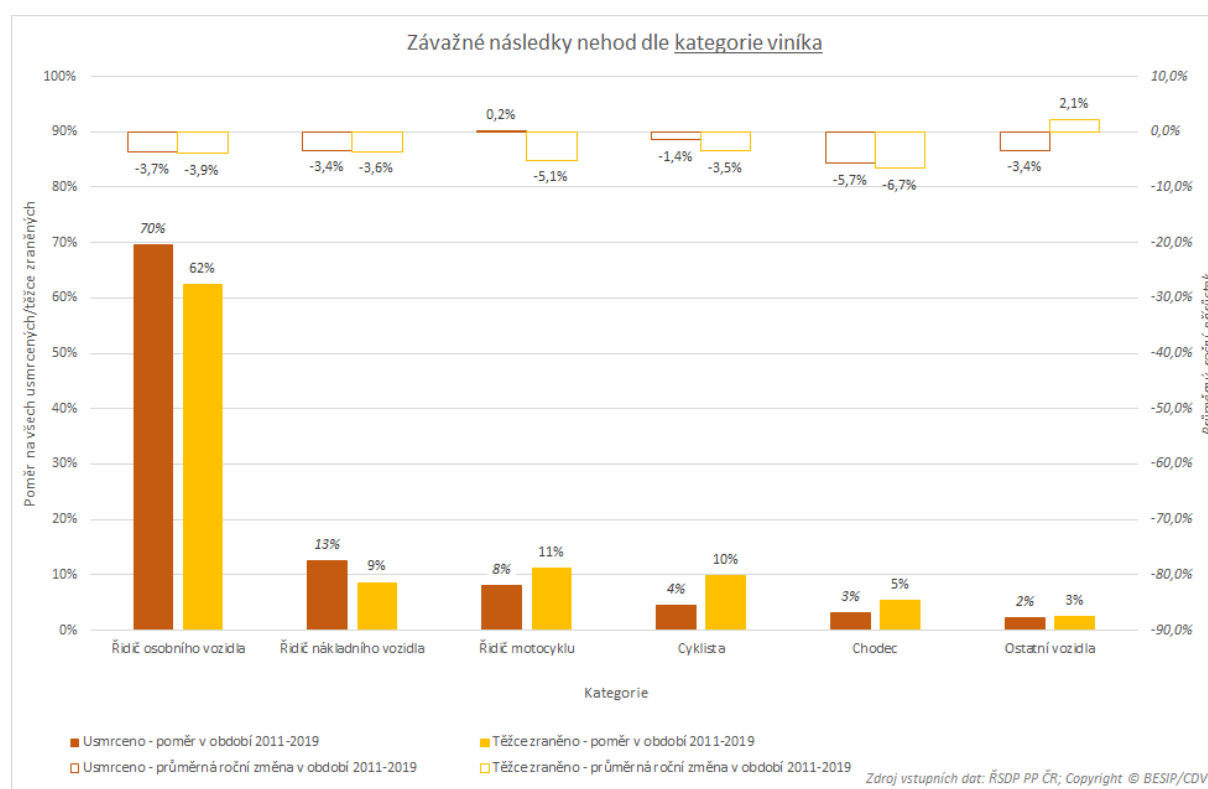
K selhání člověka dochází na různých úrovních, ať už na úrovni kognitivního procesu, kdy řidič informace pouze získává a zpracovává, nebo na úrovni rozhodování a jednání. Obecně lze říci, že zatímco u řidičů dvoustopých vozidel a chodců je častější selhání na úrovni detekce, u řidičů jednostopých vozidel (motocyklů, cyklistů) je čtenější selhání na úrovni identifikace. V případě selhání na úrovni detekce podnětů je pozornost účastníka nevhodně zaměřená, zběžná nebo absentující, v důsledku čehož není kritická situace registrována účastníkem. V případě selhání na úrovni identifikace účastník potenciální riziko (kolizního oponenta, změnu podmínek apod.) registruje, nicméně je na kognitivní úrovni nesprávně zpracuje a jeho jednání vede k nehodě, typicky např. v důsledku nepřiměřené rychlosti nebo nesprávného vyhodnocení jiných fyzikálních parametrů [5].

**Sedm z deseti usmrcených a přibližně šest z deseti těžce zraněných osob bylo zapříčiněno vinou řidičů osobních vozidel!** Z pohledu viníků závažných dopravních nehod bylo definováno 5 kategorií účastníků silničního provozu:

- ✓ **Řidiči osobních vozidel**
- ✓ Řidiči nákladních vozidel
- ✓ Zranitelní účastníci (řidiči motocyklů, cyklisté, chodci)

Kromě výše uvedené kategorie je nutné intenzivně pracovat s **řidiči motocyklů**, neboť u jimi zaviněných nehod s fatálními následky se nedaří snižovat počty usmrcených osob (+0,2 %). Vinou **zranitelných**

účastníků silničního provozu (řidiči motocyklů, cyklisté a chodci) bylo usmrceno 15 % a těžce zraněno 26 % osob (pozn. z pohledu následků – viz další kapitoly, však bylo usmrceno 41 % a těžce zraněno 57 % zranitelných účastníků silničního provozu).



### 3.2.1 Řidiči osobních vozidel

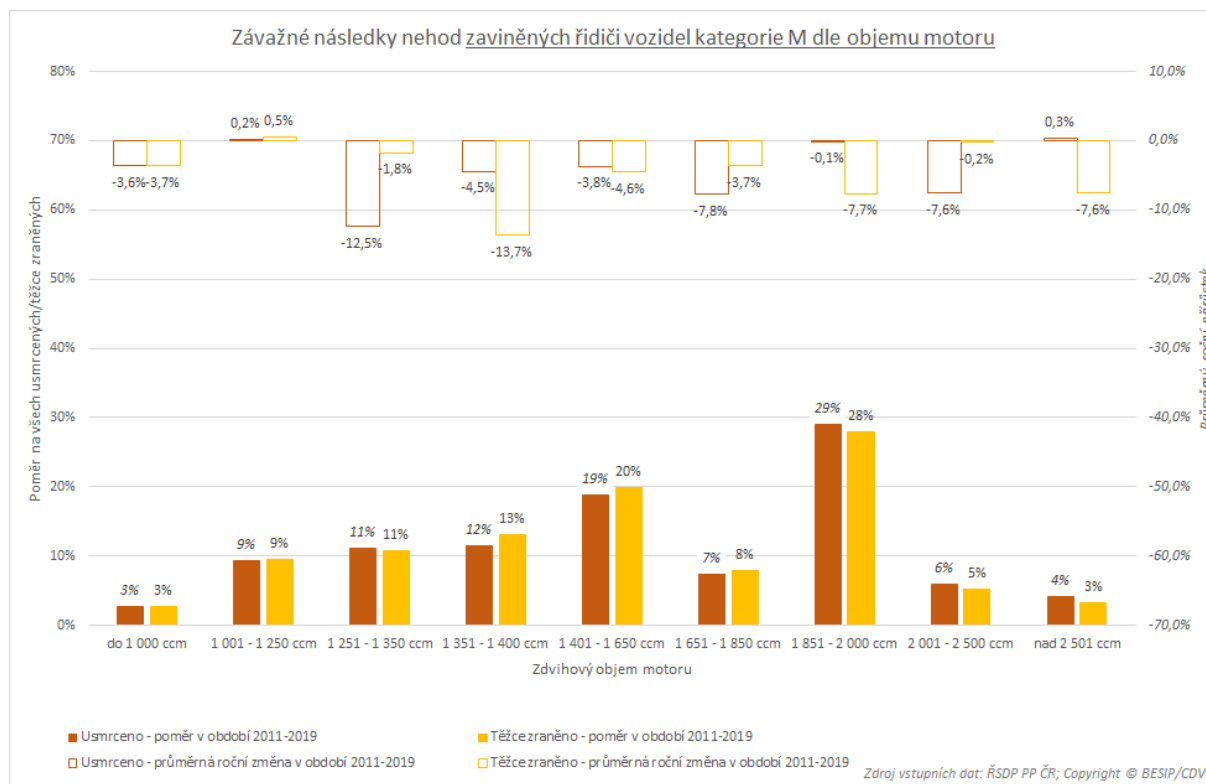
U řidičů osobních vozidel je obecně **nejčteněji zastoupené selhání na úrovni detekce podnětů (43 %), k němuž nejčastěji přispívá nepozornost řidiče**. Ať už při střetu se zranitelnými účastníky provozu nebo s jiným dvoustopým vozidlem se typicky jedná o získání informací zaměřených pouze na částečnou složku informace, kdy řidič zaměřuje svoji pozornost na jiný podnět než na nadcházející kritickou situaci. Časté je rovněž selhání na úrovni identifikace (30 %), tedy zejména nepřiměřená rychlost jízdy nebo nesprávné vyhodnocení jiných fyzikálních parametrů, následované celkovým selháním např. v důsledku únavy, mikrospánku nebo od vlivem návykové látky. [5]



## Příloha 2: Analytické podklady ke klíčovým ukazatelům

Strategie BESIP 2021-2030

Ministerstvo dopravy



### 3.2.2 Řidiči nákladních vozidel

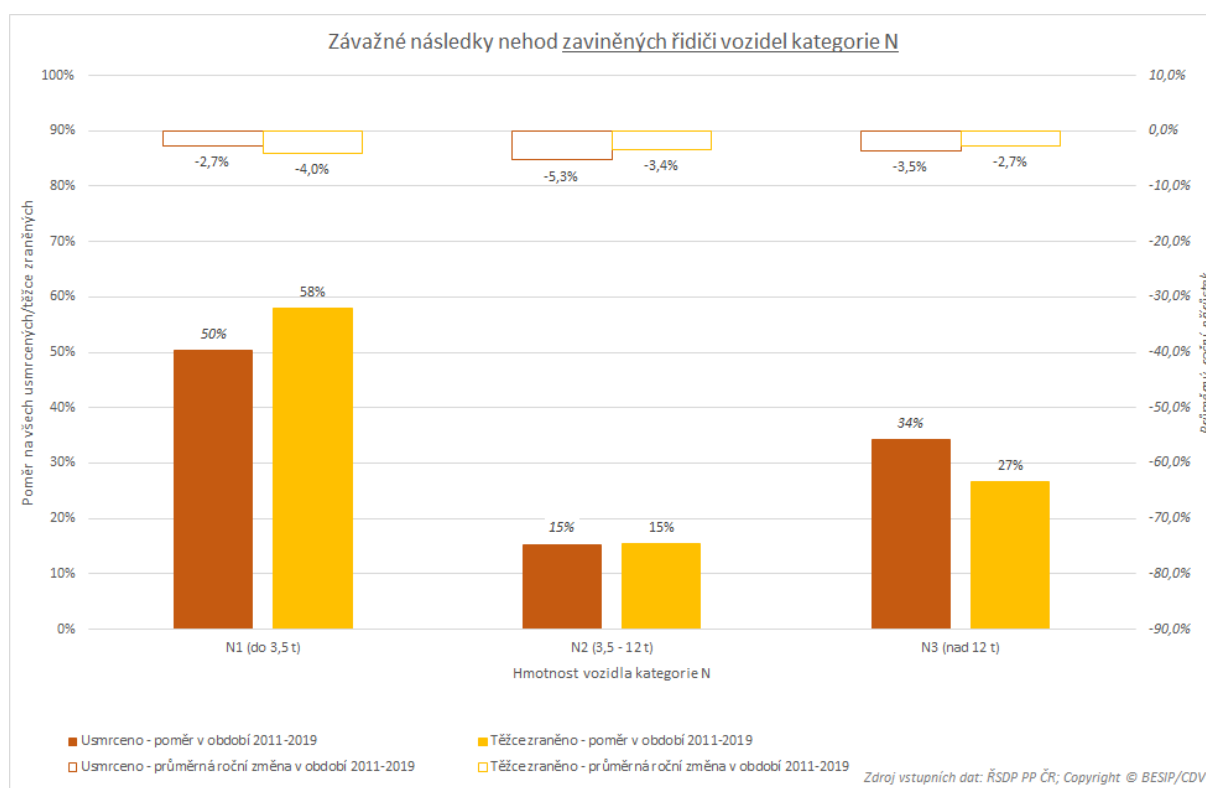
U řidičů nákladních vozidel je obdobně jako u řidičů osobních vozidel nejčtenějším přispívajícím faktorem nepozornost (40 %), kdy se řidič věnuje jiným činnostem než řízení vozidla nebo je jeho pozornost zaměřena na jiné, v danou chvíli méně důležité, činnosti související s řízením. Dalšími faktory přispívajícími ke vzniku nehod nákladních vozidel je např. nepřiměřená rychlost (17 %), tedy zejména nepřizpůsobení rychlosti parametrům vozovky nebo dynamickým vlastnostem vozidla, a také nesprávné vyhodnocení situace (10 %), např. chybný odhad vzdálenosti nebo rychlosti jiného účastníka.



## Příloha 2: Analytické podklady ke klíčovým ukazatelům

Strategie BESIP 2021-2030

Ministerstvo dopravy



### 3.2.3 Zranitelní účastníci

#### Řidiči motocyklů

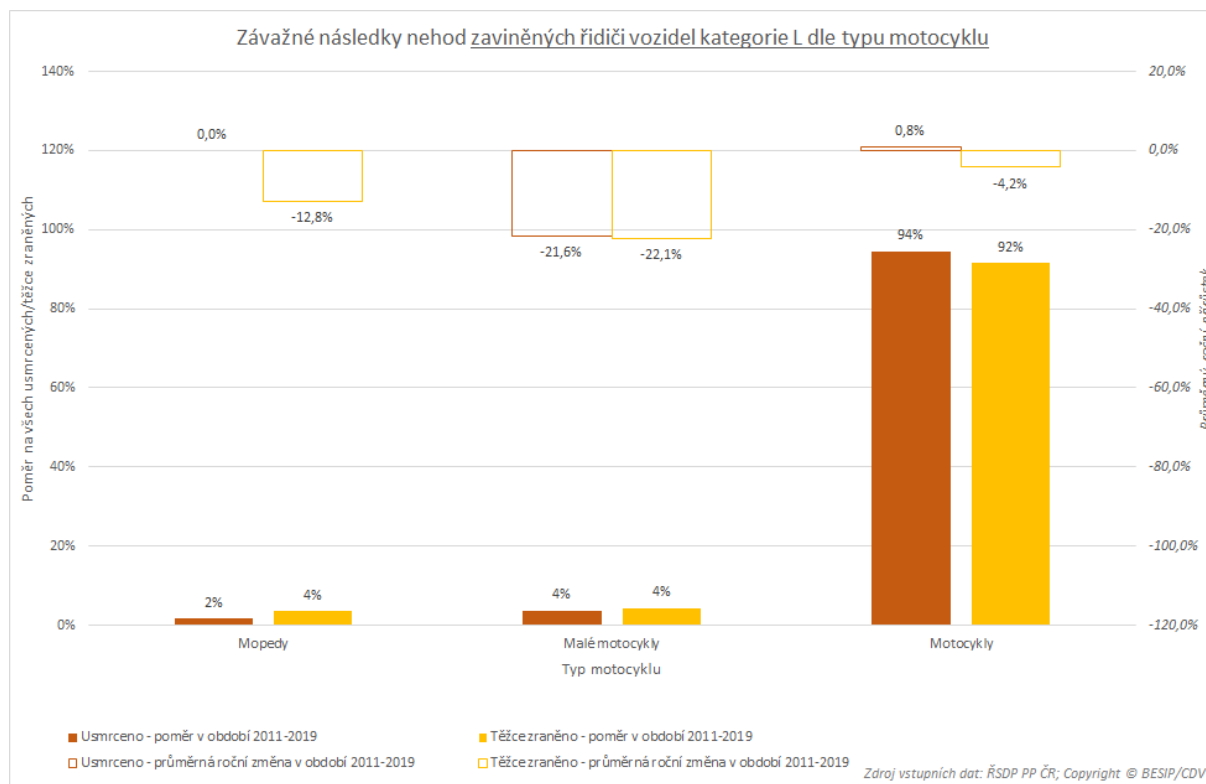
U řidičů motocyklů je obecně **nejčteněji zastoupené selhání na úrovni identifikace**, kdy účastník chybně vyhodnotí získané informace nebo jim neporozumí (57 %), typicky se jedná o chybné vyhodnocení náročnosti trasy a nepřizpůsobení rychlosti jízdy. **Poměrně časté je rovněž selhání na úrovni předvídání (14 %) a rozhodování (10 %)**. Nejčtenějšími faktory, které přispívají ke vzniku dopravních nehod motocyklistů, jsou vysoká rychlost a nepřizpůsobení rychlosti jízdy, nesprávné vyhodnocení situace, riskantní předjíždění, vědomé nerespektování pravidel silničního provozu nebo nezkušenost motocyklisty. [5]



## Příloha 2: Analytické podklady ke klíčovým ukazatelům

Strategie BESIP 2021-2030

Ministerstvo dopravy



### Cyklisté

Cyklisté jsou, podobně jako např. chodci, zranitelnými účastníky provozu. K této skutečnosti přispívá i fakt, že ne vždy je cyklista při střetu vybaven přilbou, případně jinými ochrannými prvky. **U cyklistů nejčastěji dochází k selhání na úrovni identifikace podnětů (28 %) nebo celkovému selhání (24 %), zejména v důsledku intoxikace alkoholem, popř. zdravotní indispozice.** [5]

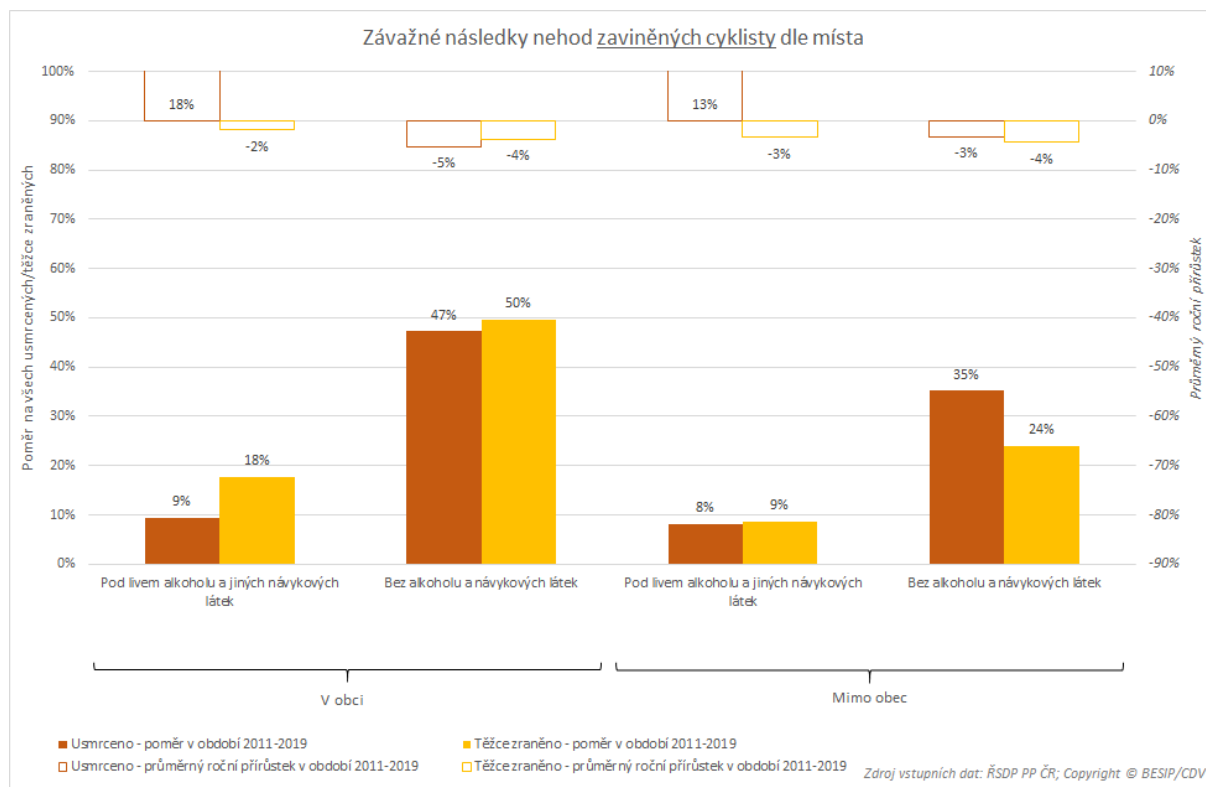




## Příloha 2: Analytické podklady ke klíčovým ukazatelům

Strategie BESIP 2021-2030

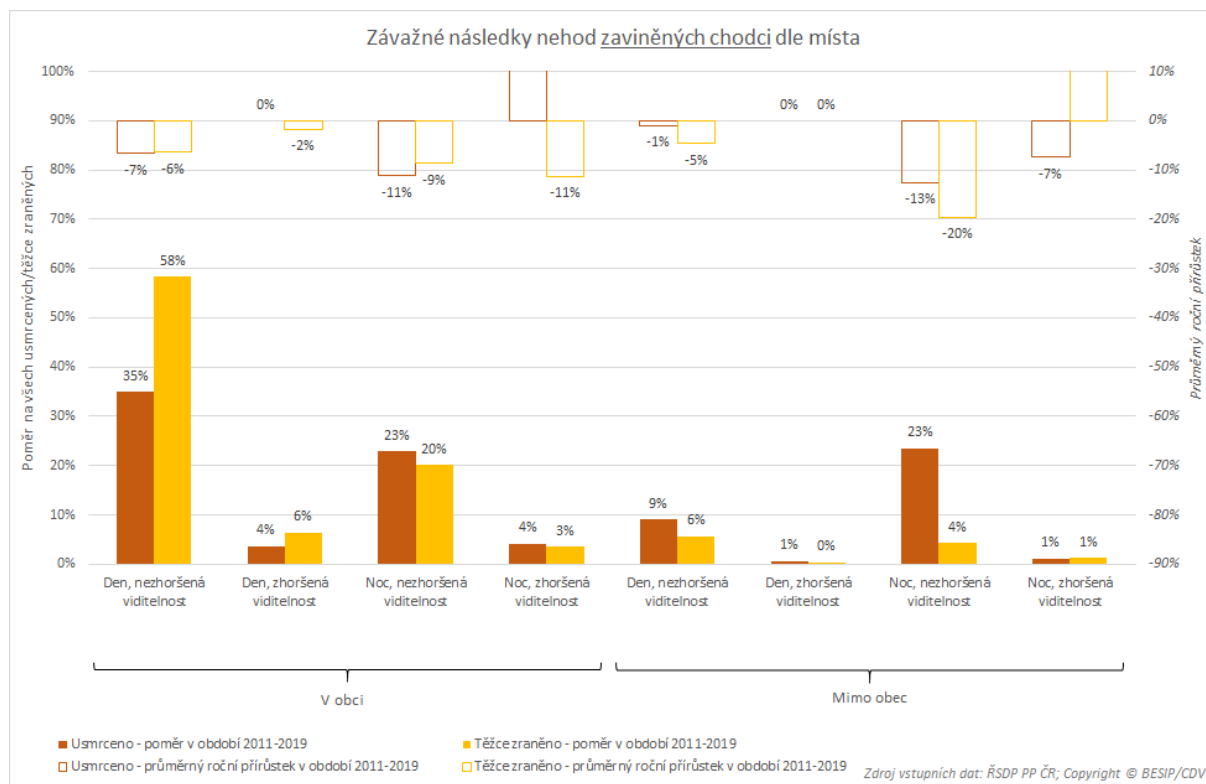
Ministerstvo dopravy



### Chodci

Chodci nejčastěji, zejména v důsledku nepozornosti, chybují na úrovni selhání detekce podnětů (52 %). Časté je rovněž selhání na úrovni rozhodování (20 %) a celkové selhání (15 %), zejména v důsledku intoxikace alkoholem. [5]





### 3.3 Věk a praxe v řízení

#### 3.3.1 Věk

**V průběhu ontogeneze člověka dochází k evolučním a involučním změnám, které se mohou podílet na chybném či správném vyhodnocení dopravní situace, což se odráží v typech selhání [5].**

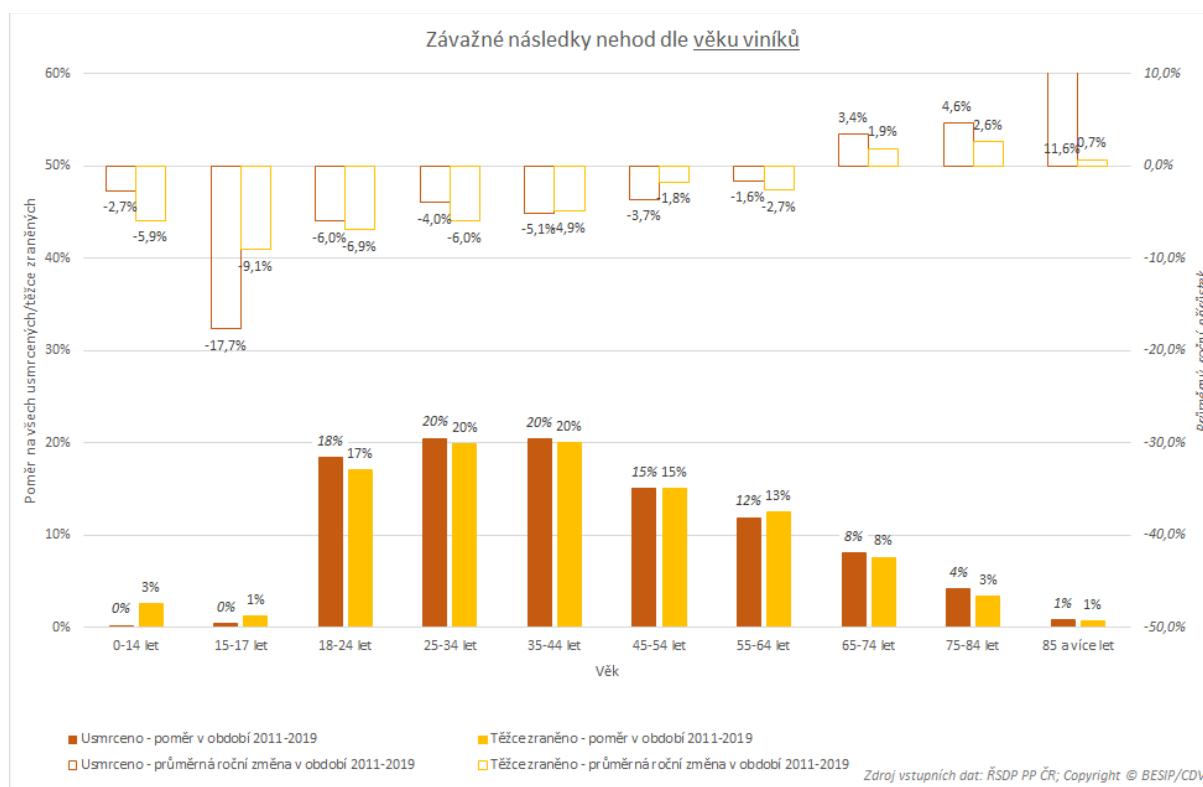
Kategorií účastníků silničního provozu, u které byl evidován významný nárůst jak v oblasti usmrčených, tak těžce zraněných, byli viníci ve **věku 65 a více let**. Z důvodů stárnutí populace bude tato kategorie (oproti dřívějším zvyklostem) rozdělena do věkových kategorií **65-74 let, 75-84 let a 85 a více let**. Ačkoli je zřejmé, že z hlediska podílu se tak nejedná o kategorie s nejčetnějším výskytem viníků, jsou u ní evidovány jak v oblasti usmrčených, tak těžce zraněných osob meziroční nárůsty. Zcela klíčové je zaměření pozornosti na viníky závažných nehod ve **věku 18-24 let**. Přestože byl evidován pokles četnosti zavinění, stále patří tato věková skupina z pohledu podílu jimi zaviněných závažných nehod k nejrizikovější.

**Mladí řidiči** jsou riziková jak nedostatkem řidičských zkušeností, tak ne vždy zodpovědným chováním, které je pro jedince v tomto vývojovém období specifické a dané zráním biologických struktur mozku. **Častěji je u nich identifikována tendence k adrenalinovému/dravému způsobu jízdy nebo agresivitě**. To se také odráží ve faktorech podílejících se na vzniku nehod řidičů ve věku 18-24 let. Nejčastěji selhávají na úrovni identifikace (43 %). V důsledku nedostatku zkušeností tedy chybně porozumí

pravidlům fungování v dané dopravní situaci nebo špatně vyhodnotí náročnost cesty a stav vozovky. [5]

U řidičů **seniorů** je ve srovnání s ostatními věkovými skupinami častěji přispívajícím faktorem vzniku dopravních nehod zdravotní indispozice nebo zdravotní znevýhodnění a involuční změny v důsledku stárnutí. U řidičů – seniorů je pak mj. také častým přispívajícím faktorem vzniku dopravních nehod nesprávné vyhodnocení situace v silničním provozu. S rostoucím věkem se snižuje také schopnost vnímání, se zvyšujícím věkem se tedy zvyšuje počet případů, u nichž senior nadcházející kritickou situaci nevnímal. Senioři vnímali nadcházející kritickou situaci v méně než polovině případů. Současně dochází i k prodloužení reakční doby, tedy snížení počtu případů, na něž řidič před střetem reagoval (např. brzděním před střetem reagovalo pouhých 30 % seniorů – řidičů osobních vozidel). [5]

Z uvedeného grafu je zřejmé, že jediné věkové kategorie viníků, u kterých došlo ke kladným meziročním změnám, jsou u osob ve věku 65 let a více.



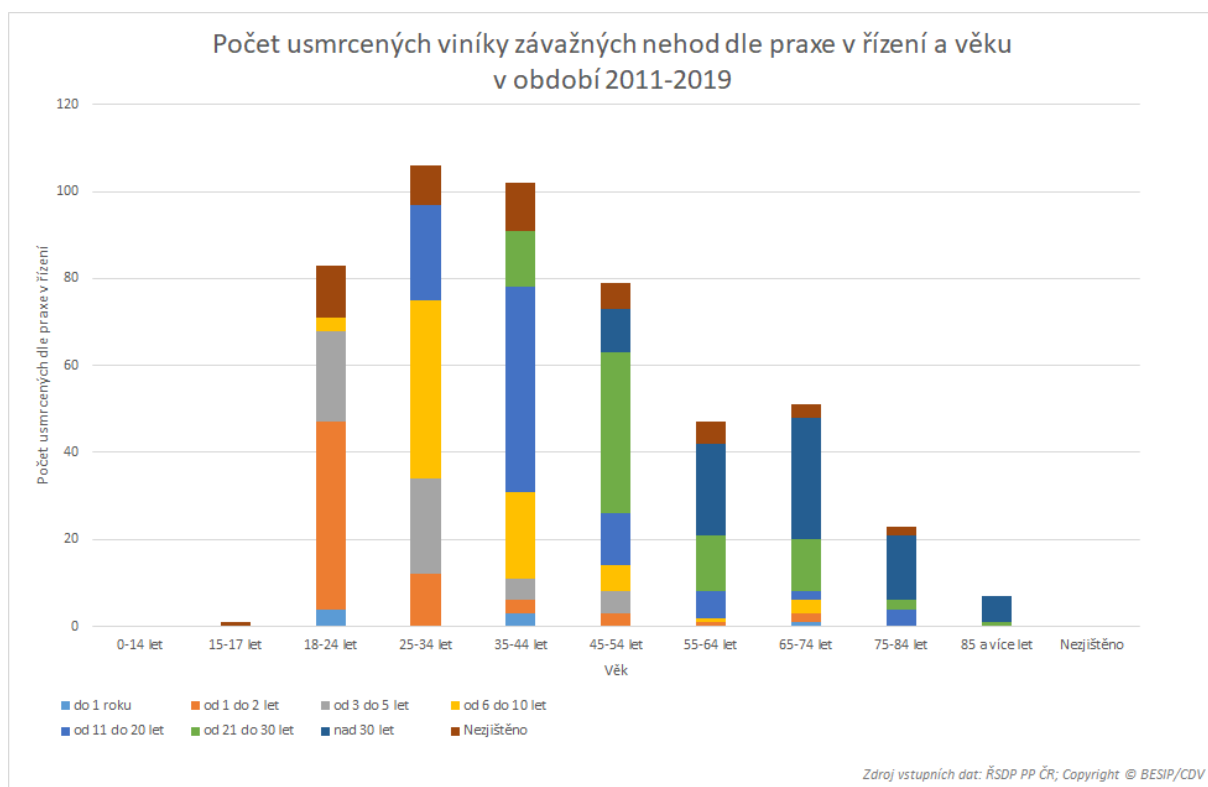
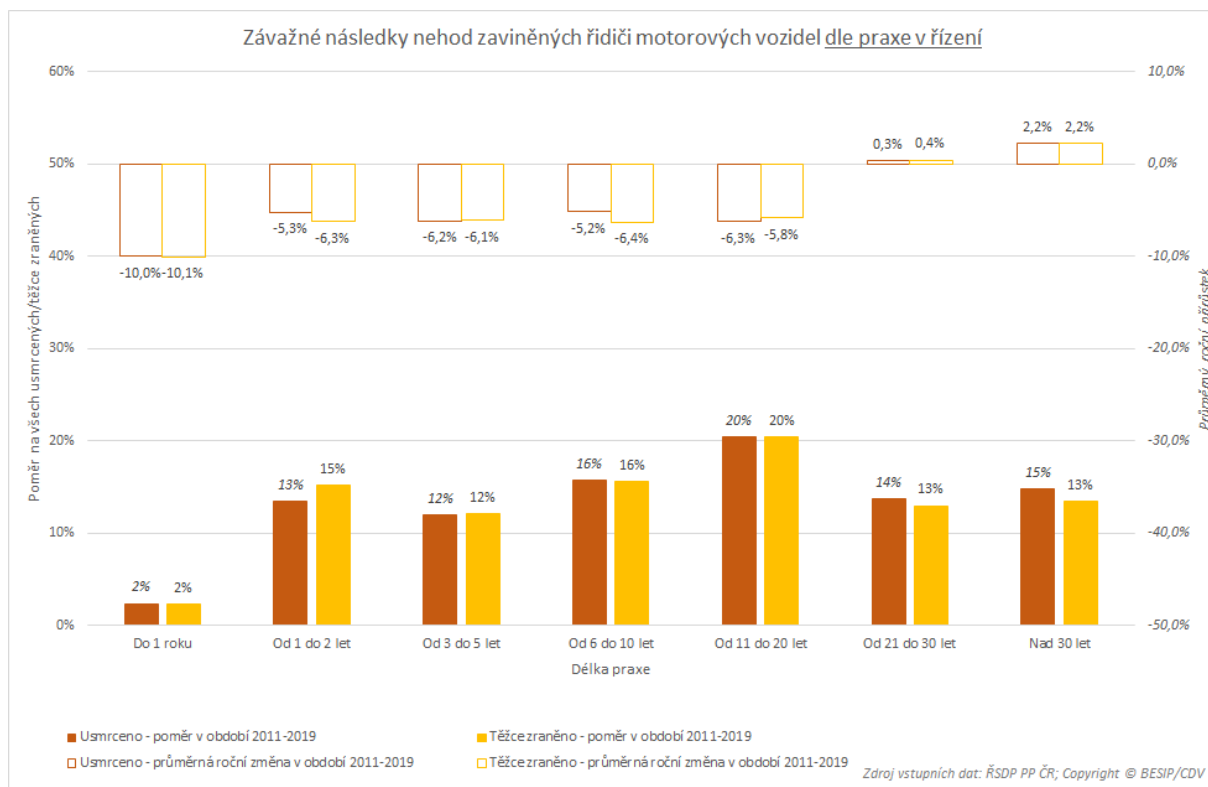
### 3.3.2 Praxe v řízení

U řidičů motorových vozidel s **praxí v řízení nad 30 let**, kteří zavinili závažnou dopravní nehodu, byl jako u jediných evidován nárůst jak v oblasti usmrcených, tak těžce zraněných. Do určité míry je zde souvislost s výše uvedeným srovnáním dle věkových kategorií. **Vinou řidičů motorových vozidel s praxí v řízení do 5 let** bylo usmrceno 27 % a těžce zraněno 29 % osob – **jedná se o skupinu se „suverénně“ nejvyšším podílem na všech usmrcených, resp. těžce zraněných osobách** v důsledku dopravních nehod.

## Příloha 2: Analytické podklady ke klíčovým ukazatelům

Strategie BESIP 2021-2030

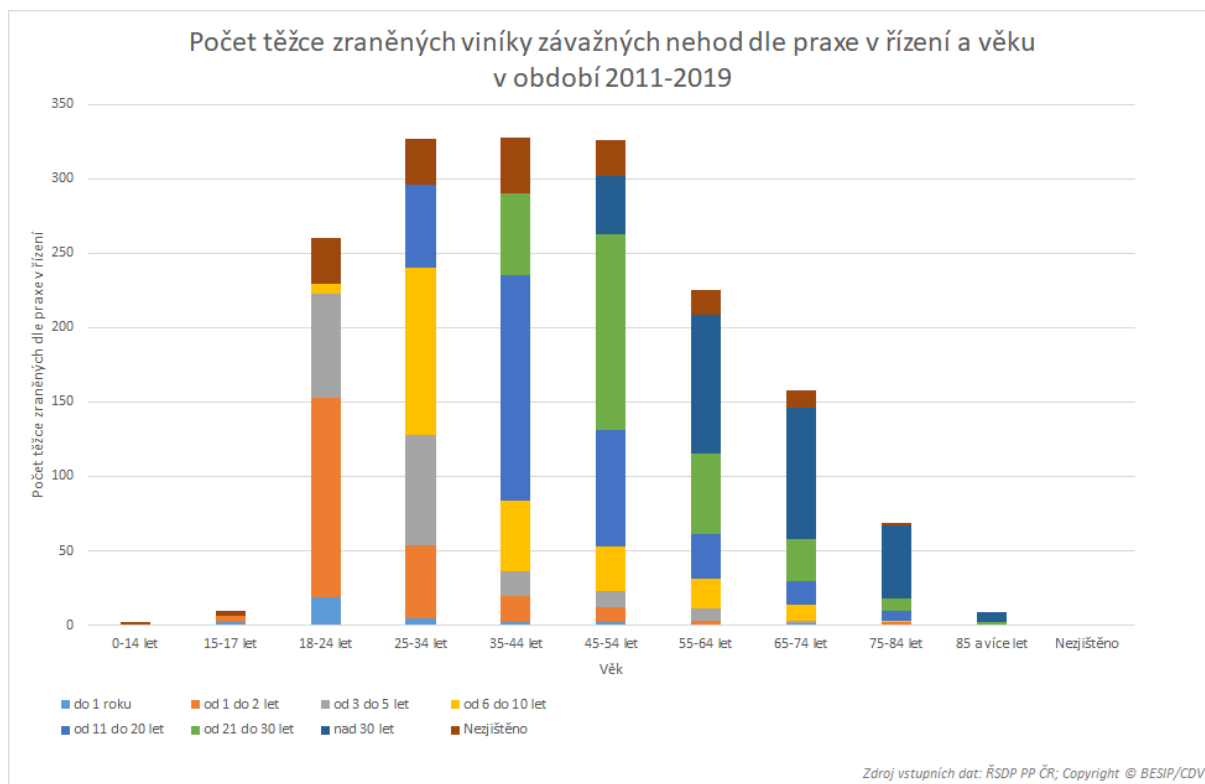
Ministerstvo dopravy



## Příloha 2: Analytické podklady ke klíčovým ukazatelům

Strategie BESIP 2021-2030

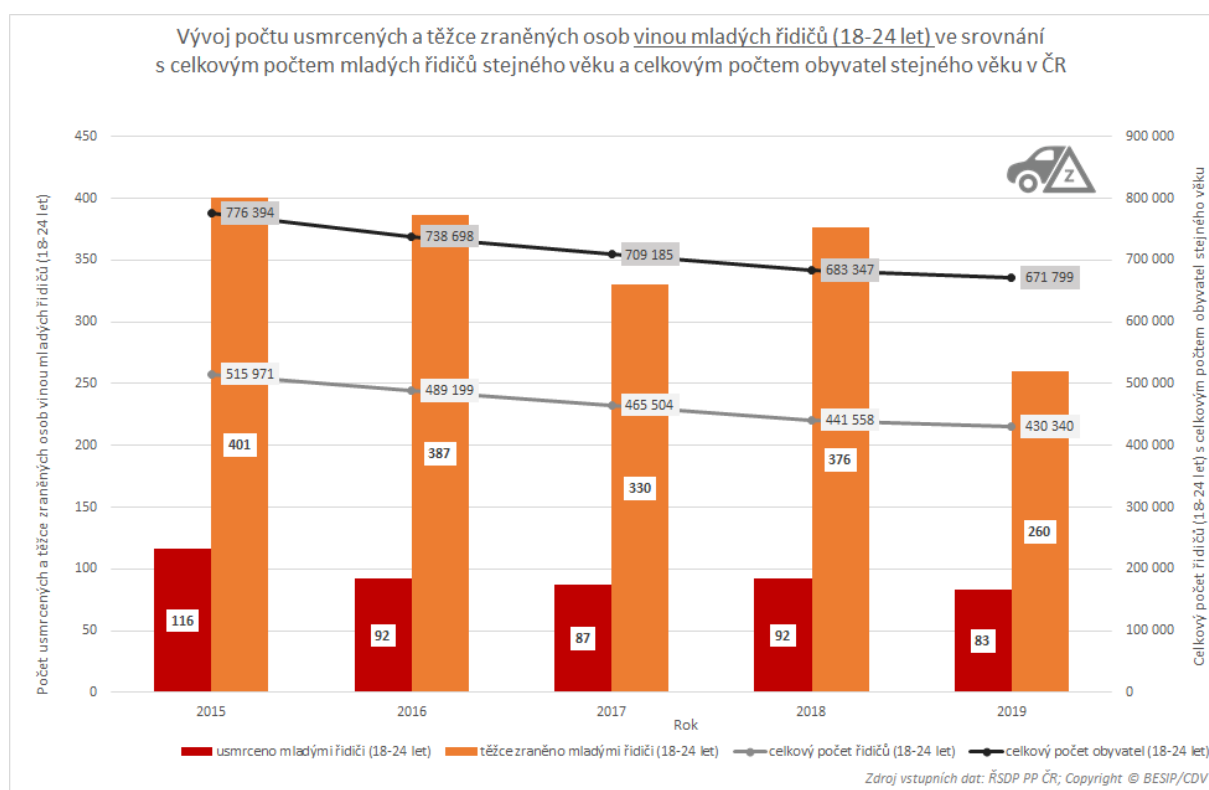
Ministerstvo dopravy



### 3.3.3 Mladí řidiči

Níže uvedená data srovnávají roky 2019 vs. 2015 u věkové kategorie 18-24 let:

- pokles o 13,5 % obyvatel
- pokles o 16,6 % řidičů
- během 4 let se snížil počet mladých řidičů v uvedené věkové kategorii o 85 631
- **pokles o 24,8 % usmrcených vinou mladých řidičů**
- **pokles o 35,2 % těžce zraněných vinou mladých řidičů**



## Příloha 2: Analytické podklady ke klíčovým ukazatelům

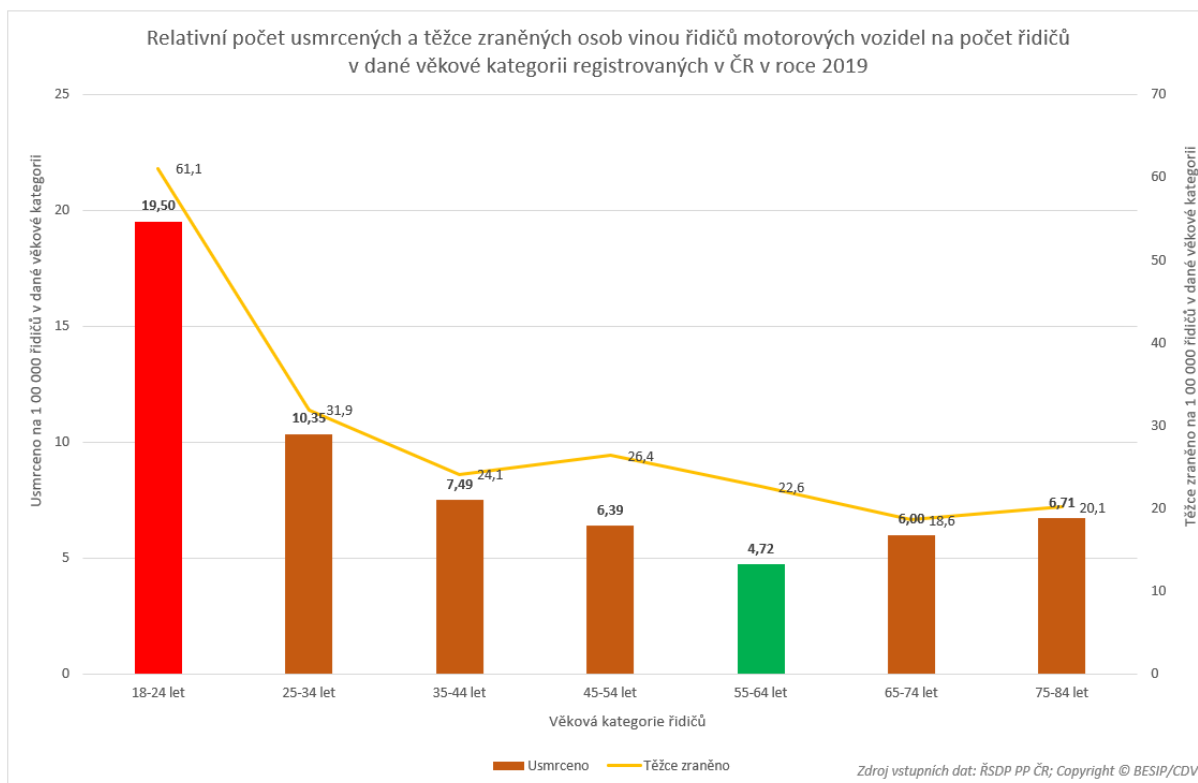
Strategie BESIP 2021-2030

Ministerstvo dopravy

Mladí řidiči jsou riziková zejména nedostatkem zkušeností a nezodpovědným chováním:

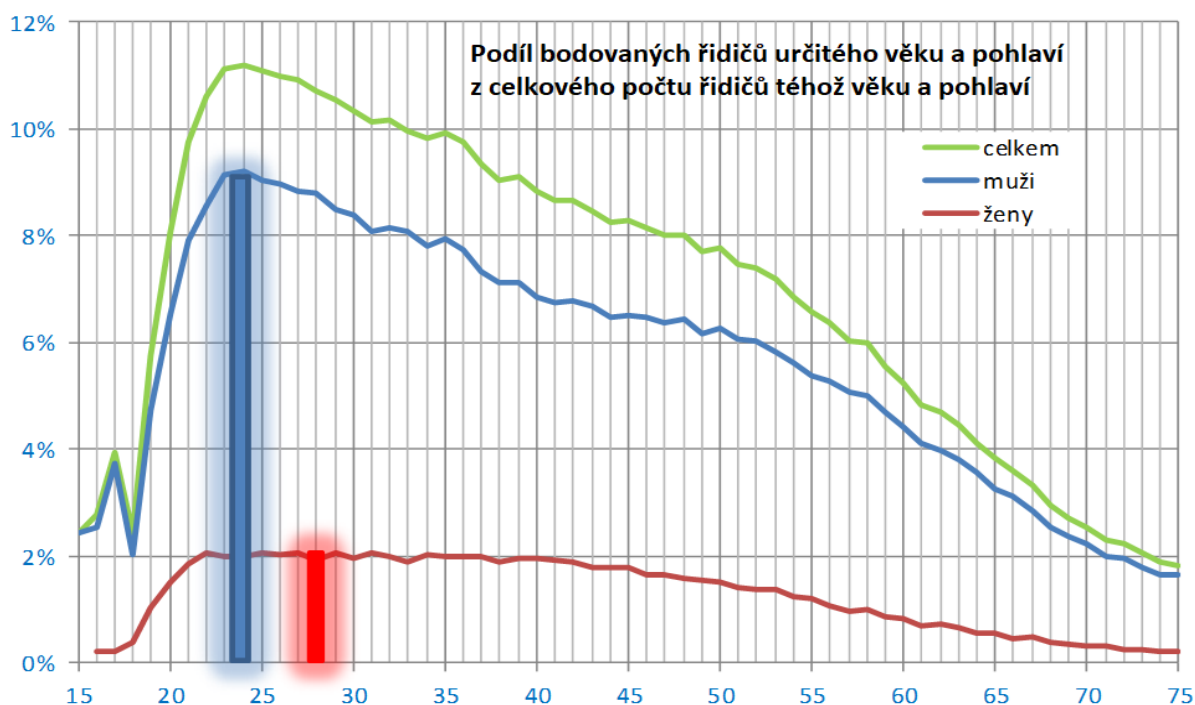
- ve 44 % případů selhávají na úrovni identifikace – chybně vyhodnotí náročnost/charakter trasy (koresponduje s nedostatkem zkušeností, ale také vyšší tendencí riskovat)
- každoročně zaviní kolem 10 tisíc nehod
- problémem zůstává alkohol – celkem 667 nehod, většina z nich má naměřeno 1,51 ‰ a více (337 nehod za rok 2019)

Níže uvedený graf pak srovnává počet usmrcených a těžce zraněných osob vinou řidičů motorových vozidel vztahem k počtu řidičů v daných věkových kategoriích v roce 2019.



### Mladí řidiči a bodový systém

- jedná se o nejvíce bodované řidiče (zejména mladí řidiči ve věku 24 let)
- rizikový styl jízdy volí 29 % mladých řidičů – zejména muži
- nejčastější příčinou usmrcení osob mladými řidiči je nepřizpůsobení rychlosti



### 3.4 Alkohol a jiné návykové látky

Alkohol působí na organismus a ovlivňuje jak centrální, tak periferní nervovou soustavu, jejíž správné fungování je pro bezvadné řízení a vyhodnocení situace klíčové. Mimo jiné je všeobecně známý vliv alkoholu na rovnovážnou soustavu a snižování rychlosti reakcí. Stejně tak ovlivňuje alkohol úsudek a sebevědomí. Jak dokládají data z HADN, **nejčastějšími faktory spolupůsobícími při vzniku dopravních nehod pod vlivem alkoholu je vysoká rychlost a nepřizpůsobení rychlosti jízdy, vědomé nerespektování pravidel silničního provozu, nepozornost a nesprávné vyhodnocení situace.** Zejména pravděpodobnost vzniku nehody v důsledku nepřiměřené rychlosti je pod vlivem alkoholu výrazně vyšší. Řidič pod vlivem alkoholu obecně tenduje k rizikovému chování, čtené je také navýšení pravděpodobnosti nepoužití bezpečnostních pásů. [5]

Alkohol je rizikovým faktorem nejen u řidičů, ale také u chodců a cyklistů. Zejména u intoxikovaných chodců a cyklistů je pro řidiče obtížné předvídat atypické chování a nečekanou změnu směru. Nehody s chodci jsou typické vpadnutím nebo vběhnutím chodce, chodec v akutní intoxikaci vrávorá nebo ulehá na vozovku. Nehody s cyklistou pod vlivem alkoholu mají obdobné prvky rizikového chování, zejména se jedná o samovolné upadnutí nebo neregistrování překážky, nedobrzdnění, nezvládnutí řízení, nevyhnutí se překážce [5].



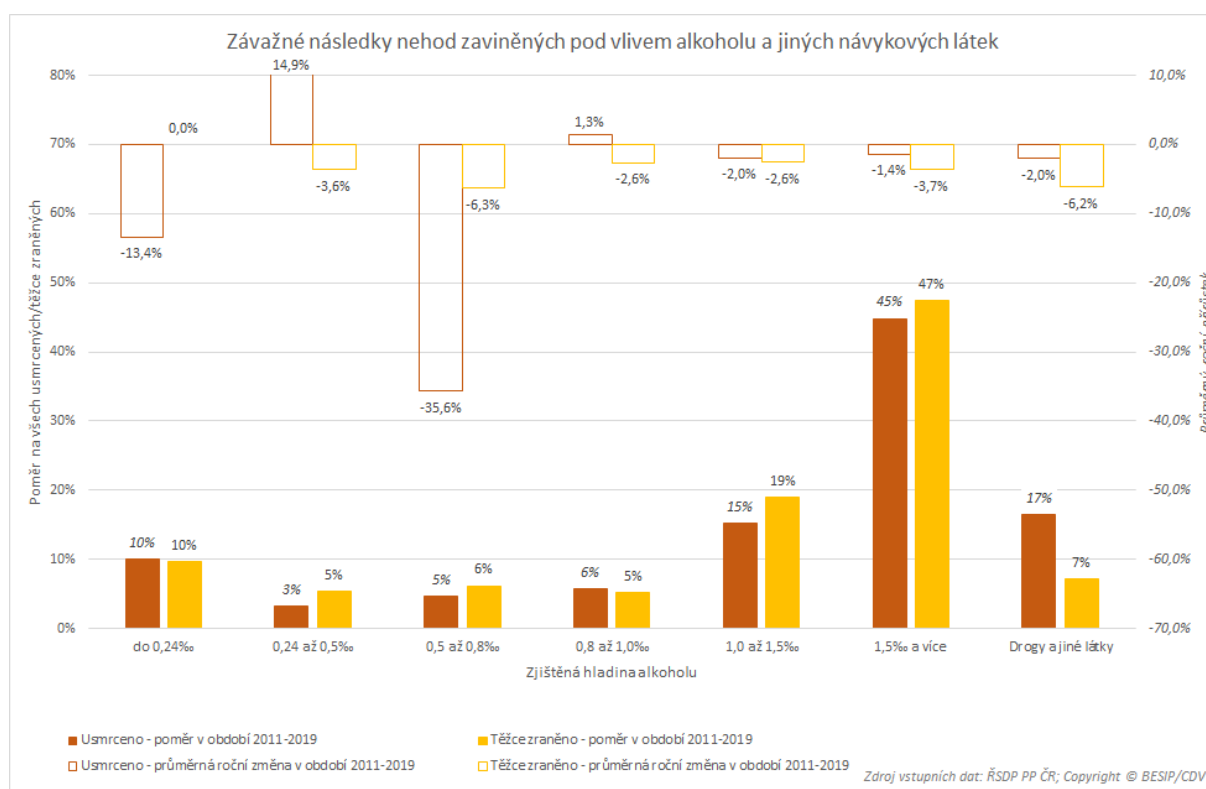
## Příloha 2: Analytické podklady ke klíčovým ukazatelům

Strategie BESIP 2021-2030

Ministerstvo dopravy

Přestože Česká republika má legislativně zavedenou tzv. „nulovou toleranci“, bylo **vinou řidičů pod vlivem alkoholu nebo návykových látek usmrceno 11 % a těžce zraněno 10 % osob**. V téměř polovině případů byla jak v případě usmrčených (45 %), tak těžce zraněných osob (47 %) zjištěná hladina alkoholu u viníků závažných nehod 1,5 ‰ a více. Vinou řidičů se zjištěnou hladinou alkoholu do 0,5 ‰ bylo usmrceno 13 %, resp. těžce zraněno 15 % osob v případech, kdy byl viník pod vlivem alkoholu nebo návykových látek.

Přestože podíl závažných následků u viníků se zjištěnou hladinou alkoholu do 0,24 ‰ poměrně zásadním způsobem klesal, podíl na všech závažných následcích nehod činil 10 %.



### 3.5 Cizí státní příslušníci

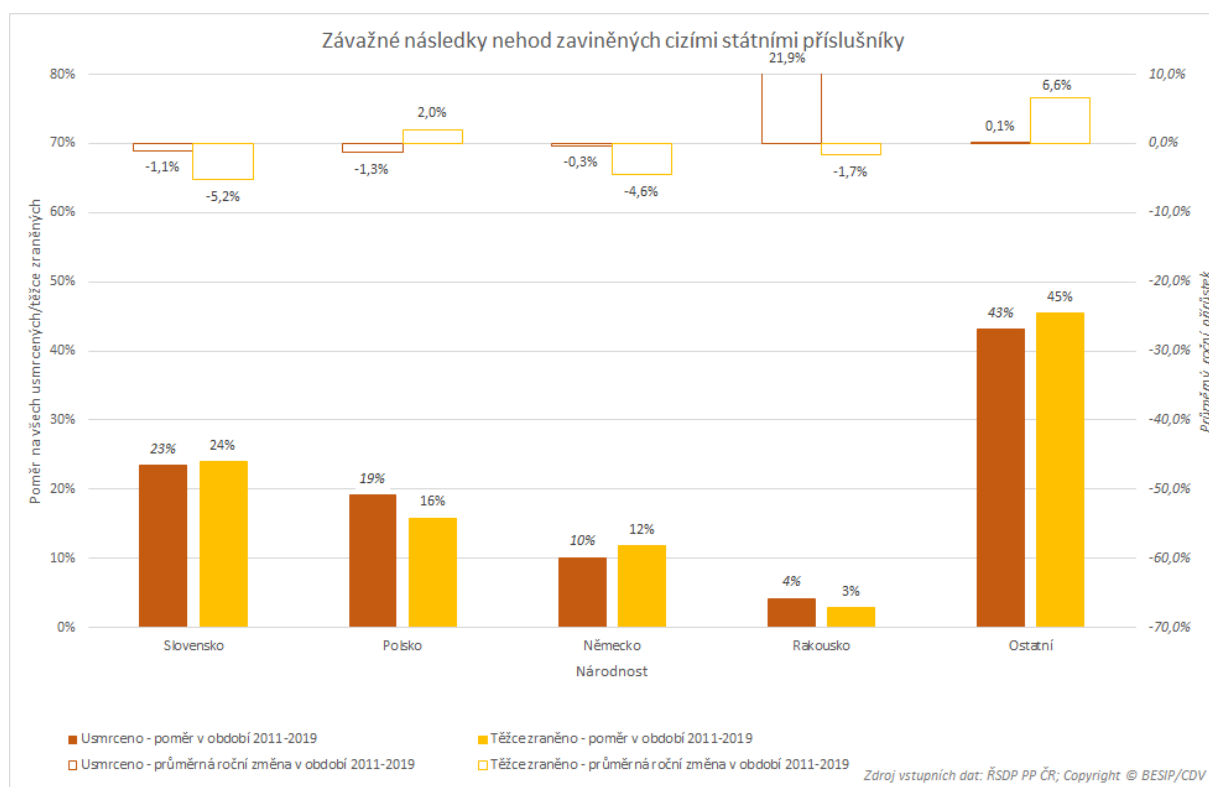
K odklonu pozornosti dochází nejčastěji z důvodu zatížení pozornosti (32 % případů). Děje se tak v případech, kdy na řidiče působí větší množství podnětů a jeho mentální kapacita je natolik zatížena, že nedokáže kvalitně zpracovat získané podněty. Druhým nejčastějším důvodem poklesu pozornosti je únava bez mikrosnání (21 %). Třetím nejčastějším důvodem byla neznalost trasy a hledání správné trasy, ve 14 % případů. Řidiči-cizinci v rámci nepozornosti nebo nevhodně zaměřené pozornosti nejčastěji chybují při správné vizuální detekci oponenta nehody (35 %) a vnímání oponenta nehody jakožto hrozícího nebezpečí (33 %). Konkrétně **selhávají v získávání adekvátních informací, kdy svou pozornost zaměří jen na částečnou složku situace a přehlédnou klíčový podnět (21 % nehod) nebo chybně vyhodnotí náročnost cesty se zastoupením (20 % nehod) [5]**.

## Příloha 2: Analytické podklady ke klíčovým ukazatelům

Strategie BESIP 2021-2030

Ministerstvo dopravy

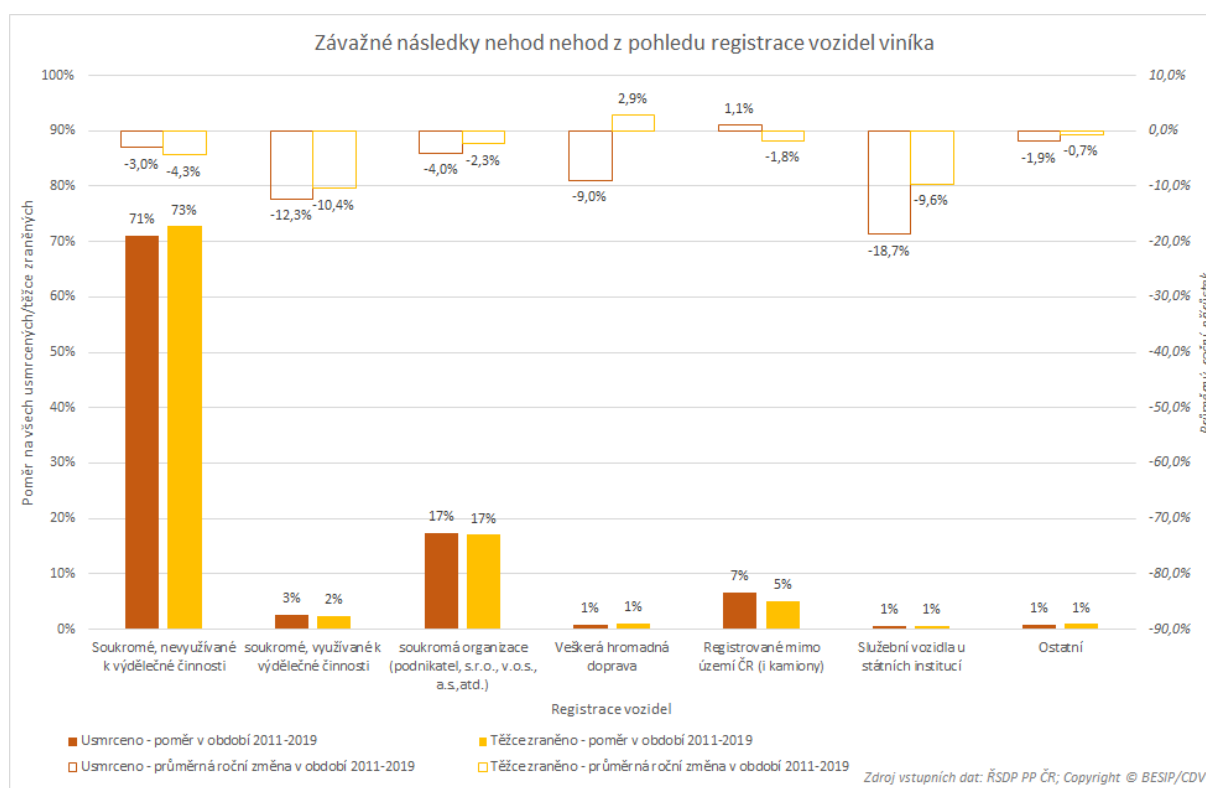
**Vinou cizích státních příslušníků bylo** na pozemních komunikacích v České republice **usmrceno 8 % a těžce zraněno 7 % osob**, každá 12. osoba tak byla usmrcena a každá 15. osoba těžce zraněna vinou cizích státních příslušníků. Ve většině případů byli viníky řidiči motorových vozidel ze sousedních zemí – nejvyšší podíly byly evidovány u řidičů ze Slovenska a z Polska. V případě řidičů z Rakouska byl evidován nejvyšší nárůst v oblasti usmrcených osob.



### 3.6 Registrace vozidel (soukromé vs. firemní)

Došlo-li vinou řidičů motorových vozidel k závažným následkům na životě a zdraví osob, bylo **vozidlo viníka ve většině případů registrováno jako soukromé, nevyužívané k výdělečné činnosti** – 71% podíl na usmrcených a 73% podíl na těžce zraněných osobách. V pětině případů závažných nehod byla vozidla registrovaná na soukromé organizace, příp. byla využívána k výdělečné činnosti. Vinou řidičů vozidel registrovaných mimo území České republiky bylo usmrceno 7 % a těžce zraněno 5 % osob, u této kategorie viníků se nedaří snižovat počty závažných následků dopravních nehod – do jisté míry souvisí s výše uvedeným tématem „Cizí státní příslušníci“.





### 3.7 Ujetí viníka z místa nehody

Zážitek z dopravní nehody představuje pro všechny zúčastněné stres a v mnohých případech je silným zážitkem způsobujícím šok. Ten působí především na emoce, myšlení, behaviorální a somatické projevy (ať už aktivní nebo pasivní). Aktivní reakce je specifická agresivním chováním (verbálním, nebo fyzickým), zaplavením emocemi, slzením, tachypsychismem (zrychlení psychických dějů a procesů duševních reakcí), třesem, motorickým neklidem, nebo problémy s termoregulací. Jedince může ovlivnit natolik, že např. jinak zodpovědný řidič v důsledku šokové reakce z místa nehody ujede. Dalším příkladem projevu aktivní reakce může být také neposkytnutí první pomoci žádným z účastníků dopravní kolize.[5].

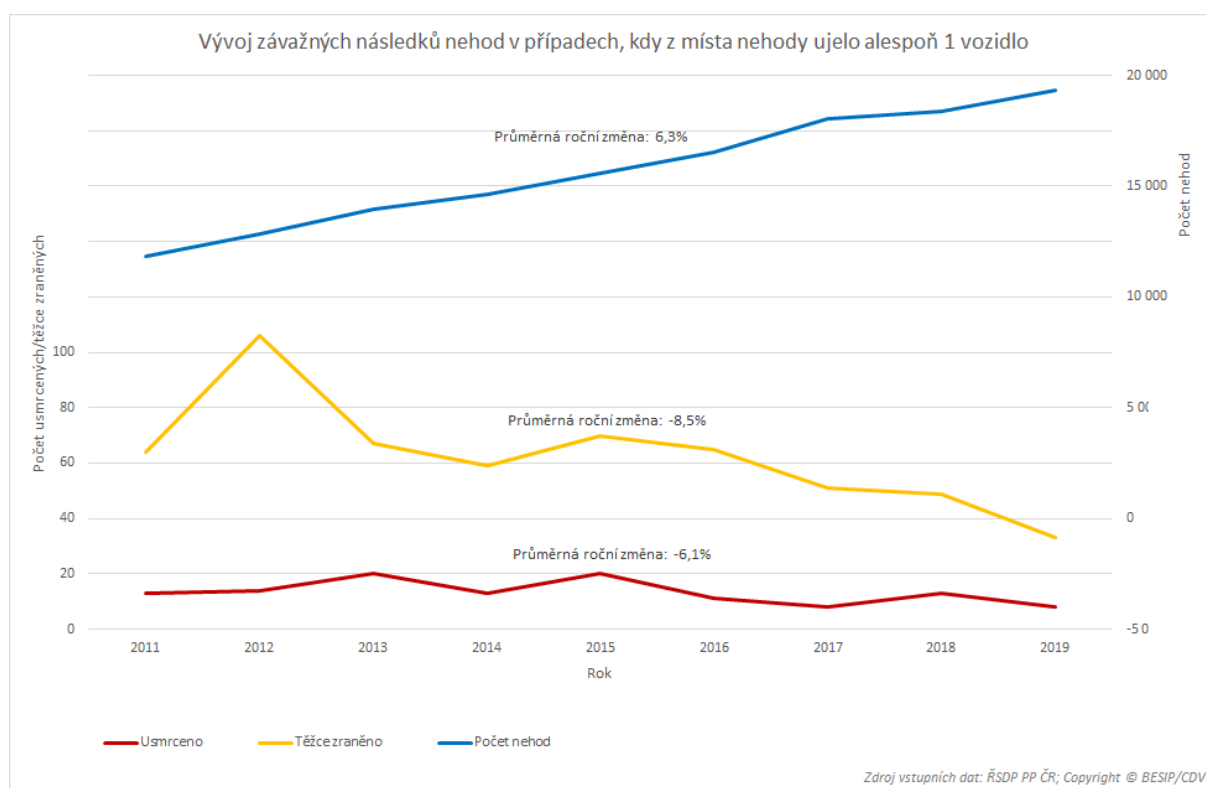
Ačkoli drtivá většina nehod, kdy **viník z místa ujel**, byla „jen“ s hmotnou škodou, **každoročně jsou při těchto nehodách usmrceny osoby, desítky osob jsou zraněny těžce a stovky lehce**. Každoročně byl evidován vyšší a vyšší počet těchto nehod. Je bezpodmínečně nutné, aby si viníci nehod uvědomili, že je jejich primární povinností poskytnout první pomoc účastníkům dopravních nehod, v řadě případů tak mohou zachránit lidský život, příp. zmírnit následky zranění, resp. přivolat lékařskou pomoc. Vzhledem k celospolečenské nebezpečnosti je nutné tato jednání nekompromisně potlačovat!



## Příloha 2: Analytické podklady ke klíčovým ukazatelům

Strategie BESIP 2021-2030

Ministerstvo dopravy

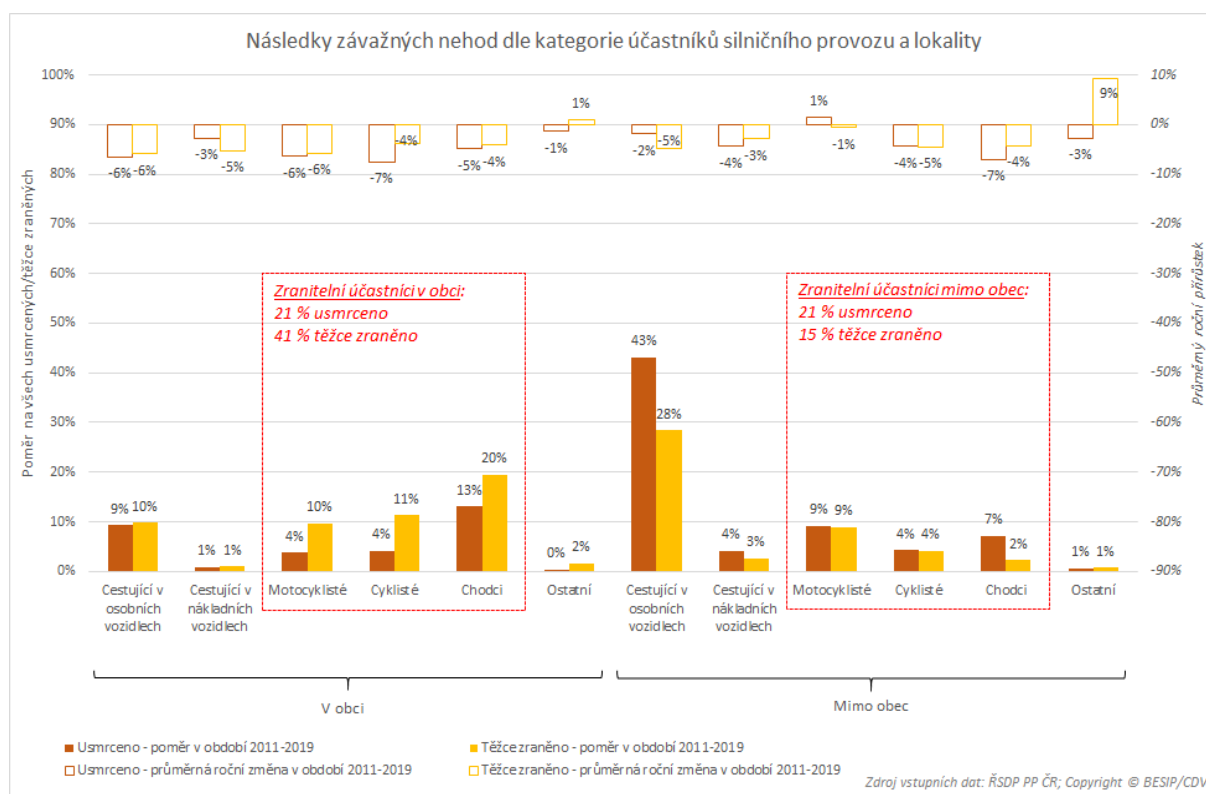


### 4. Poškození

Tento klíčový ukazatel se věnuje závažným následkům dopravních nehod bez ohledu na jejich zavinění. Základní členění je definováno z pohledu **kategorie účastníků silničního provozu** a **věkové struktury usmrčených a těžce zraněných osob**. Důraz bude kladen na používání základních bezpečnostních prvků, ať je jejich používání legislativně zakotveno či nikoli – např. používání bezpečnostních pásů, cyklistických přileb apod.

#### 4.1 Kategorie účastníků silničního provozu

**Polovina osob (52 %) byla** v důsledku dopravních nehod usmrcena **v osobních vozidlech**, zatímco v obci činil podíl 9 %, mimo obec 43 %. Zranitelní účastníci (motocyklisté, cyklisté a chodci) se na všech usmrčených osobách podíleli 42 %, na těžce zraněných pak 56 %. **V případě závažných následků nehod u motocyklistů dochází mimo obec ke stagnaci.**



#### 4.1.1 Řidiči a spolujezdcí (bezpečnostní pásy)

Zásadním milníkem v bezpečnosti vozidel pro následující dekádu bylo **schválení balíčku nových povinných bezpečnostních opatření**, která by se měla vztahovat na všechny nové modely vozidel vyráběné od roku 2022. Tato opatření představují významný krok v bezpečnosti silničního provozu v EU, během patnácti let může zachránit 25 000 životů [9].

Kategorie řidičů a spolujezdců je skupina účastníků silničního provozu, u které lze „relativně jednoduše“ významně snížit počet závažných následků dopravních nehod. **Nepoužívání**

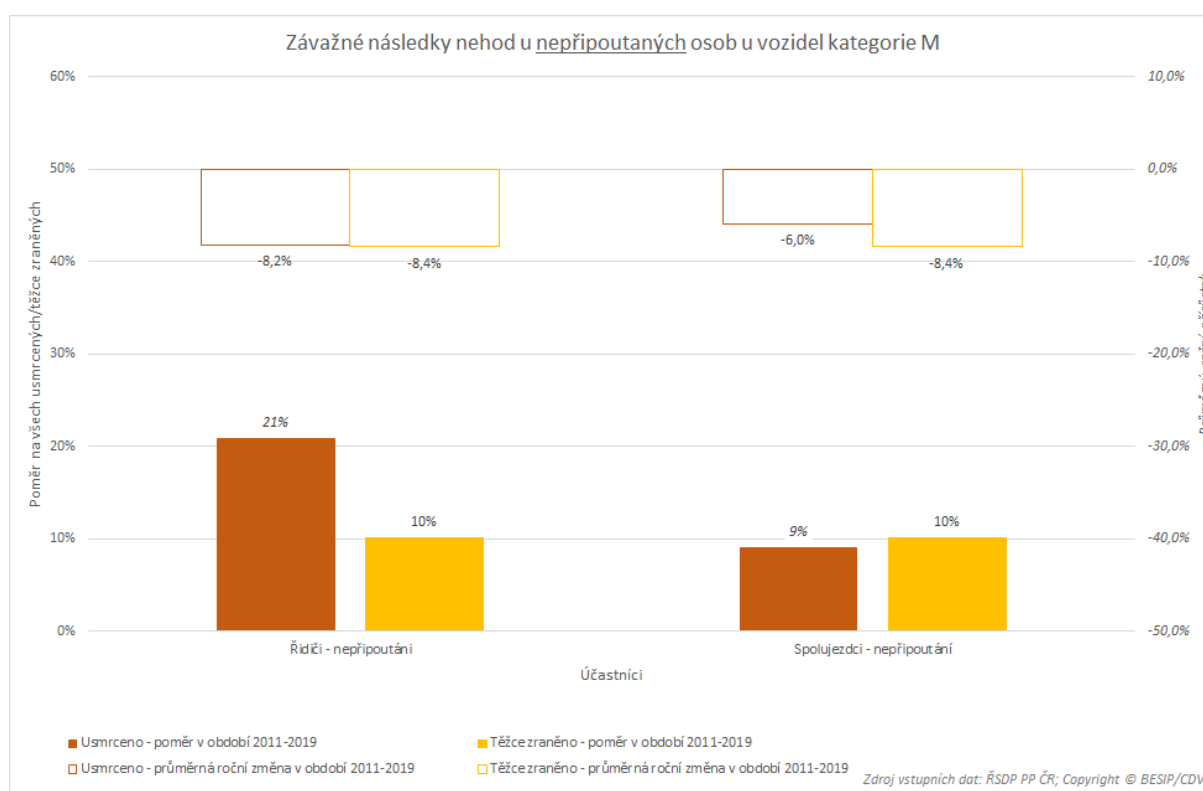


## Příloha 2: Analytické podklady ke klíčovým ukazatelům

Strategie BESIP 2021-2030

Ministerstvo dopravy

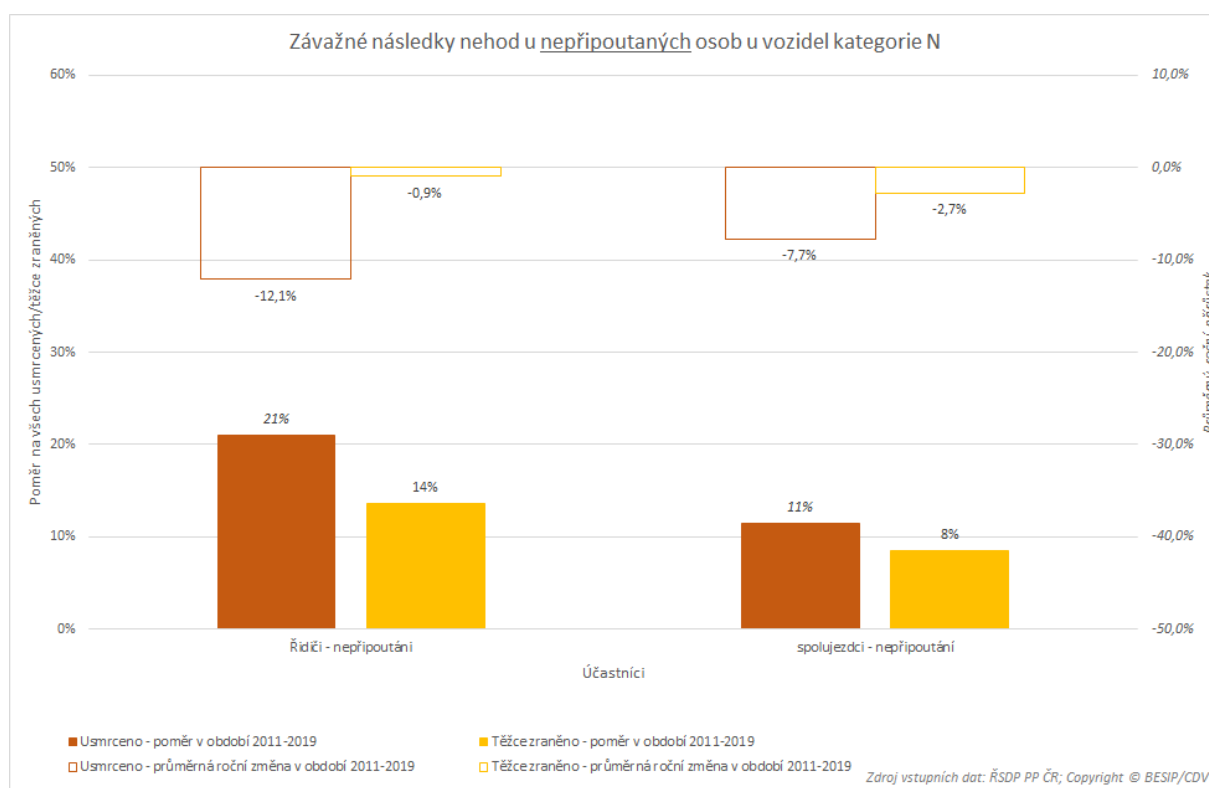
**bezpečnostních pásů významně zvyšuje riziko vzniku vážných zranění!** Osoby **nepřipoutané bezpečnostním pásem** se v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v České republice každoročně významně podílí jak na všech usmrcených, tak těžce zraněných osobách. **U vozidel kategorie M bylo nepřipoutáno 21 % usmrcených řidičů a 9 % spolujezdců; u vozidel kategorie N pak bylo nepřipoutáno 21 % usmrcených řidičů a 11 % spolujezdců.** EU formálně odsouhlasila novelu předpisu EHK OSN, který **od září 2019 vyžaduje u všech nových vozidel upozornění na nezapnuté bezpečnostní pásy na všech předních i zadních sedadlech.** Původní předpisy EU, platné od roku 2009, vyžadovaly upozornění na nezapnutý bezpečnostní pás pouze na sedadle řidiče [10].



## Příloha 2: Analytické podklady ke klíčovým ukazatelům

Strategie BESIP 2021-2030

Ministerstvo dopravy



**Nepoužívání bezpečnostního pásu může ovlivnit řada faktorů [5], např.:**

- **Pohlaví** – pásy častěji nepoužívají muži (ať už jako řidiči nebo spolujezdci ve vozidle), s čímž může souviset obecně vyšší tendence mužů riskovat.
- **Požítí alkoholu**
- **Pozice ve vozidle** – pásy častěji nepoužívají cestující vzadu.
- **Pocit nepohodlí** – např. sedadla vzadu méně často umožňují výškové nastavení pásu.
- **Denní doba** – posádka vozidla obecně méně často používá bezpečnostní pásy v noci (nezávisle na tom, zda se jedná o řidiče, spolujezdce vpředu nebo vzadu ve vozidle).
- **Negativní vzor řidiče** – pravděpodobnost, že se nepřipoutá spolujezdec, je vyšší, pokud se nepřipoutá řidič.
- **Počet cestujících ve vozidle a negativní vzor** – převážně klesající tendence používání bezpečnostních pásů je patrná v souvislosti s vyšší obsazeností vozidla.

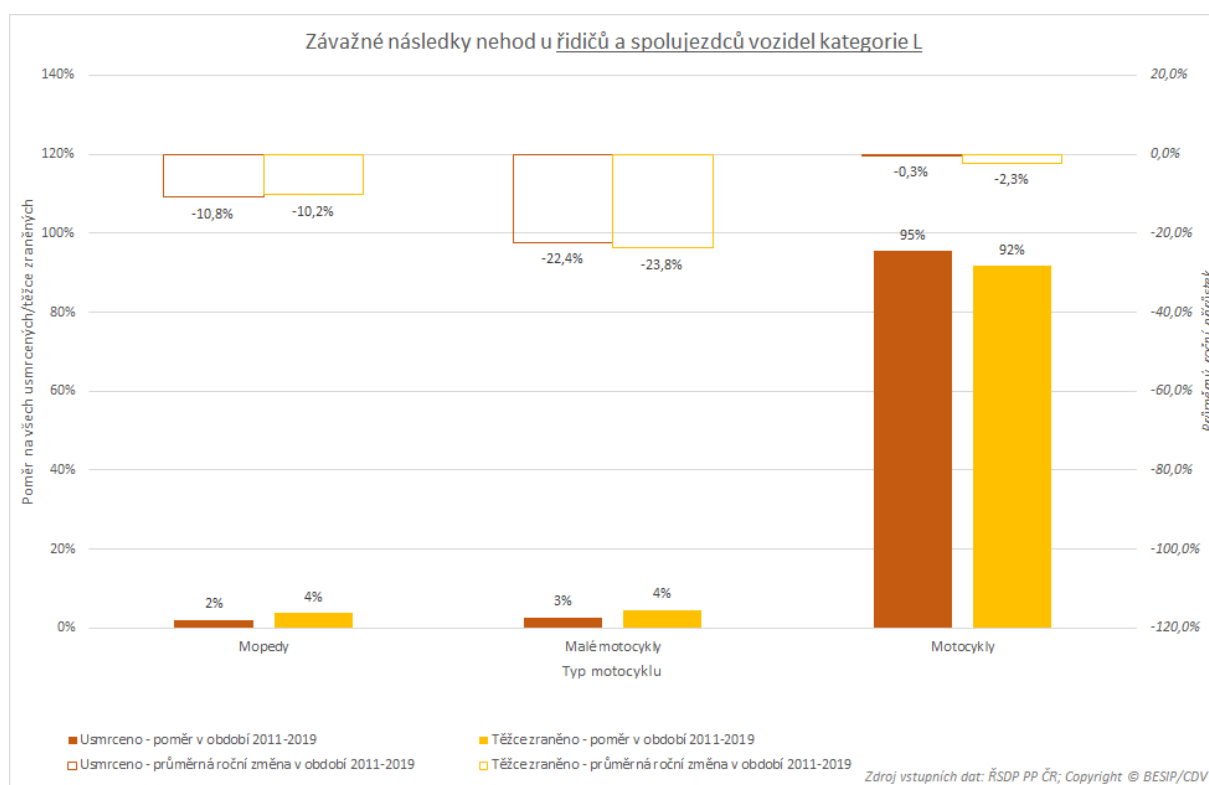
**Na místech dopravních nehod se lze také setkat s případy, kdy řidiči obcházejí signalizační zařízení nezapnutých bezpečnostních pásů různými metodami – zapnutý pás za sedadlem, zacvaknutí bezpečnostního pásu spolujezdce do západky bezpečnostního pásu pro řidiče.** Byly identifikovány také případy, kdy si byli lidé vědomi nesprávné funkčnosti bezpečnostního pásu a nedostatky se snažili různými způsoby eliminovat. Například bylo použito pásu pro řidiče nepohodlné, a tak se jej pokusil za pomoci různých metod upravit. V řadě případů se jednalo o „domácí zlepšovadla“, některé výrobky lze bohužel zakoupit [5].



### 4.1.2 Zranitelní účastníci

#### Motocyklisté (rychlost)

U motocyklistů se dlouhodobě nedaří snižovat závažné následky dopravních nehod. **Motocyklisté se na všech usmrcených osobách podíleli 12,9 %, na těžce zraněných dokonce 18,5 %!** Nepřízpůsobení rychlosti je dlouhodobě hlavní příčina závažných nehod motocyklistů. Důležitá je však ohleduplnost všech účastníků silničního provozu. Přestože podíl zavinění těchto nehod je mírně v neprospěch motocyklistů, je klíčové, aby si také řidiči motorových vozidel (zejména kategorií M a N) uvědomili zranitelnost motocyklistů.



#### Cyklisté (přilby, alkohol, elektrokola)

Důvodů, proč se nedařilo plnit v oblasti cyklistů cíle stanovené NSBSP, byla celá řada. Za základní a zcela zásadní je však nutné zmínit nepoužívání cyklistických přileb, které se na míře následků podílí



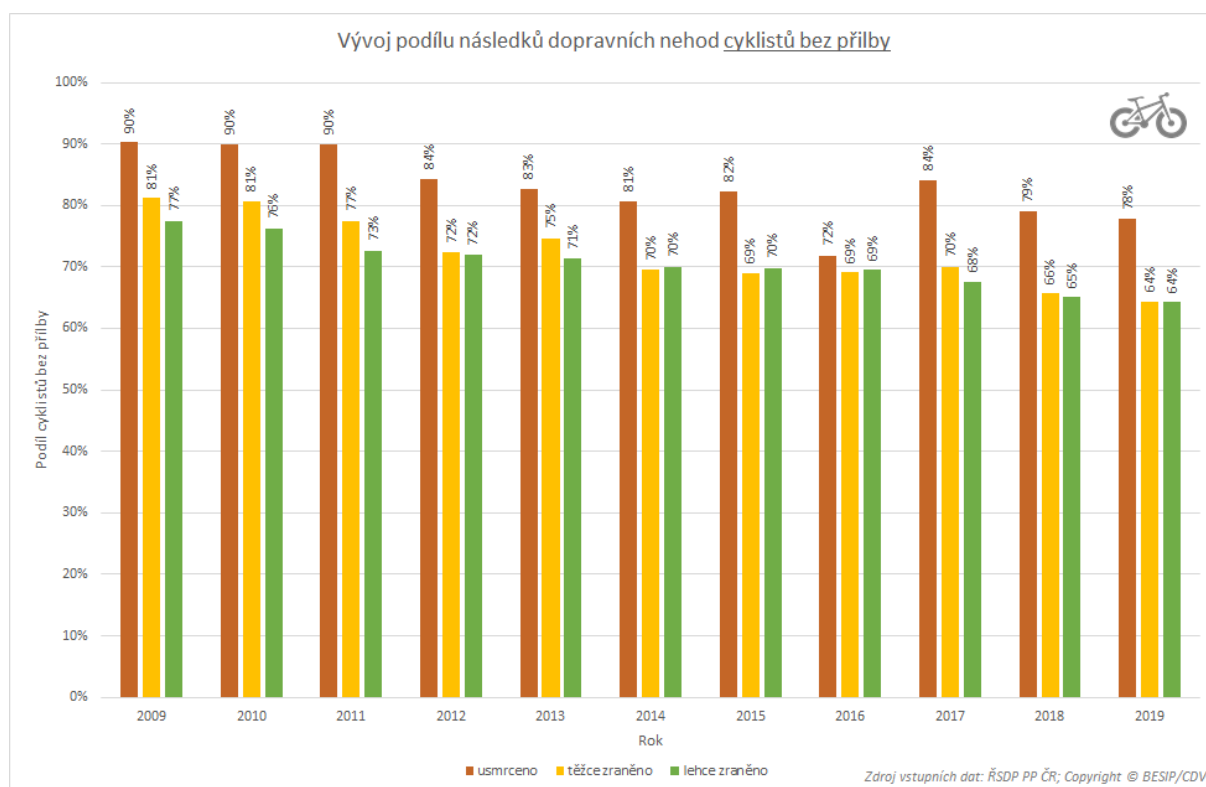


## Příloha 2: Analytické podklady ke klíčovým ukazatelům

Strategie BESIP 2021-2030

Ministerstvo dopravy

významně dlouhodobě. Investice ve výši řádově několika stokorun může v mnoha případech zachránit lidský život. Výzkum prokázal, že 37 % cyklistů by pravděpodobně mohlo nehody přežít, pokud by použili cyklistickou přilbu [12].



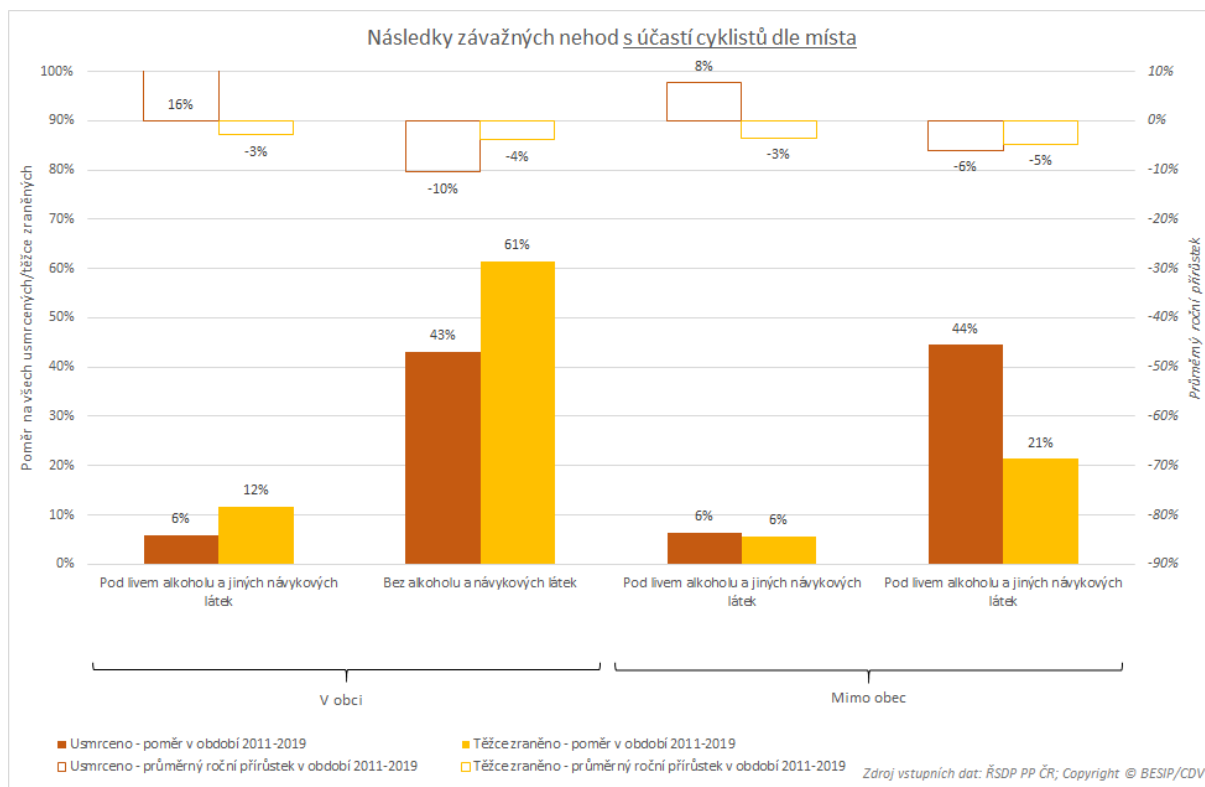
Druhým, neméně závažným, „nešvarem“ je ve spojitosti s cyklisty alkohol. **Dlouhodobě byl při nehodách zaviněných cyklisty zjištěn alkohol přibližně ve třetině případů.** Elektrokola na silnicích v České republice zažívají v posledních letech obrovský rozmach. V této souvislosti je nutné apelovat na řidiče těchto dopravních prostředků, aby provozovali výhradně elektrokola určená k provozu na pozemních komunikacích a nezvyšovali výkon/rychlost např. pomocí tuningu elektrokol. Vzhledem ke specifickým/odlišnostem od jízdních kol nevybavených elektropohonem je nutné i zde apelovat na používání cyklistických přileb [11].



## Příloha 2: Analytické podklady ke klíčovým ukazatelům

Strategie BESIP 2021-2030

Ministerstvo dopravy



### Chodci (viditelnost)

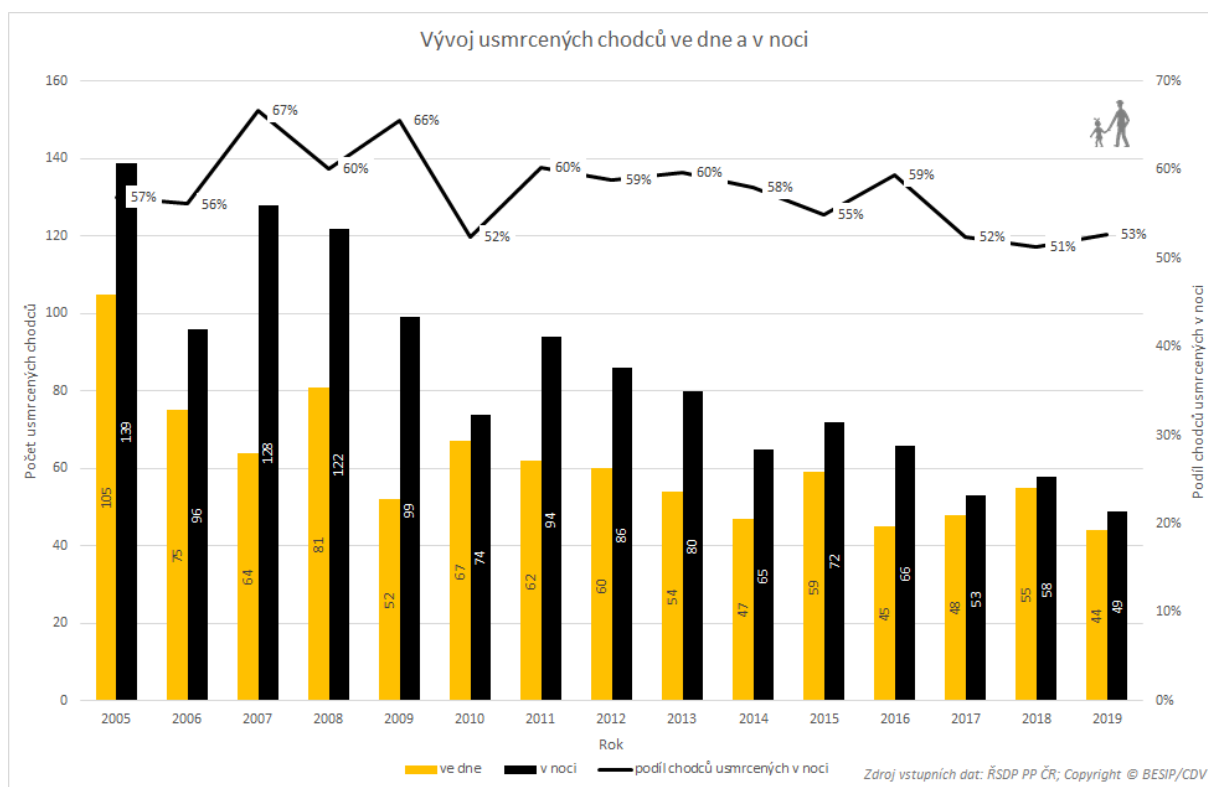
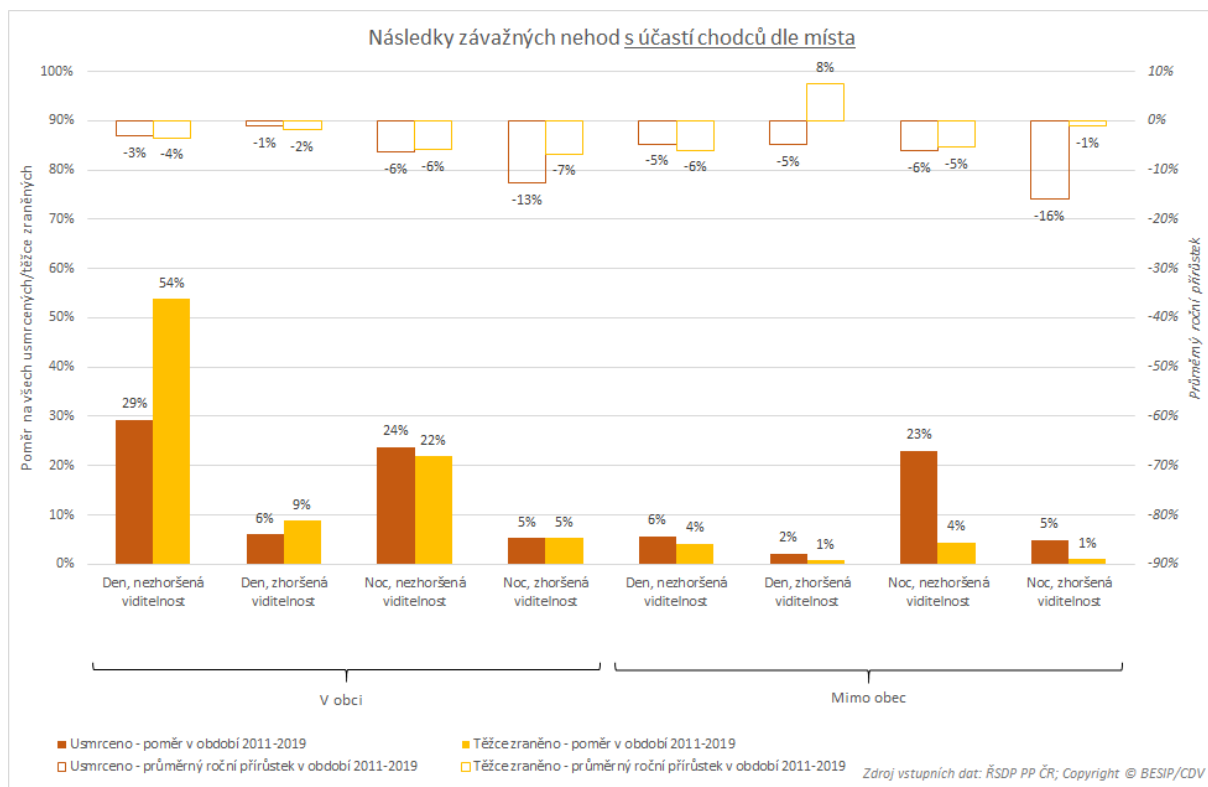
**Chodci se na všech usmrcených, resp. těžce zraněných osobách, podíleli více než pětinově!** V případě usmrcených 21 %, u těžce zraněných byl evidován podíl 22 %. V drtivé většině případů chodci nebyli viníci těchto závažných nehod. V obci bylo usmrceno 64 %, těžce zraněno pak dokonce 90 % chodců! **Téměř 6 z 10 chodců bylo usmrceno v noci.** Zavedení legislativní povinnosti prvků z retroreflexního materiálu mělo mimo obec za snížené viditelnosti pozitivní dopad na závažné nehody.



## Příloha 2: Analytické podklady ke klíčovým ukazatelům

Strategie BESIP 2021-2030

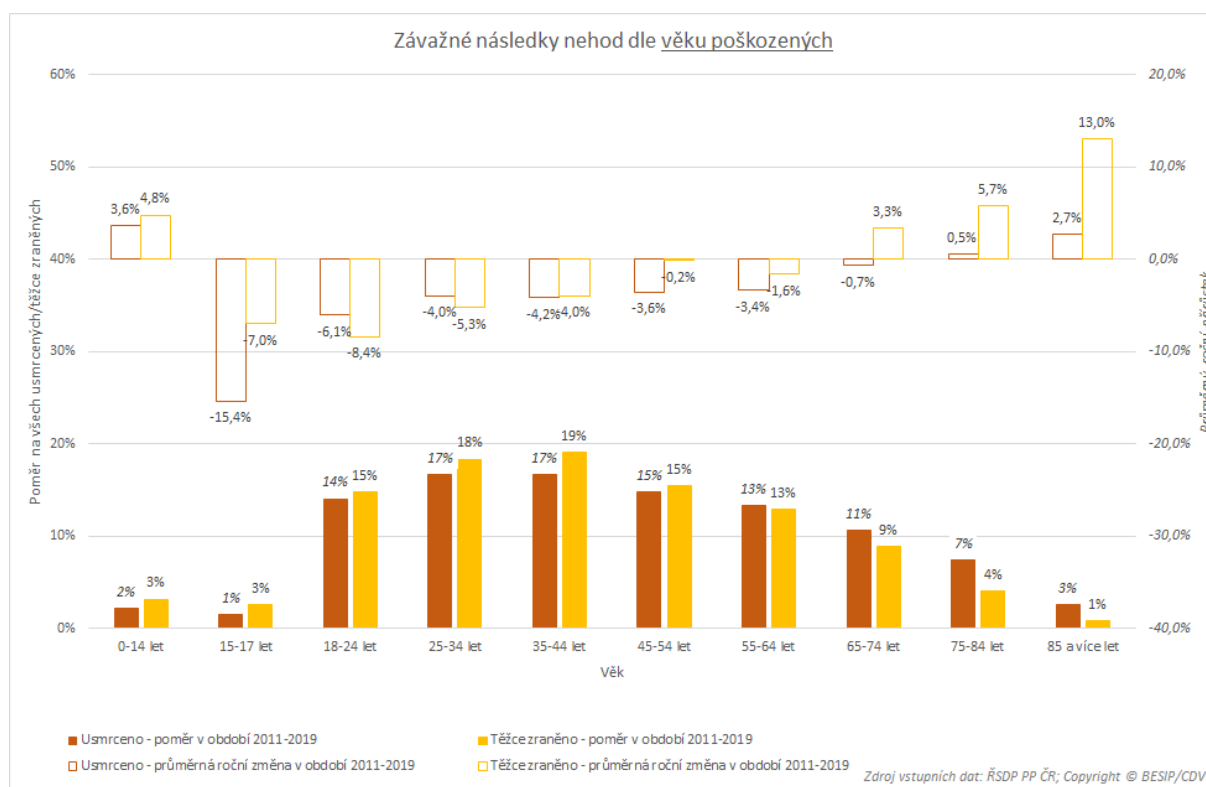
Ministerstvo dopravy



### 4.2 Věk

Kategorie, kterým byla věnována pozornost v rámci NSBSP, budou v prioritním zájmu také v rámci Strategie. Jedná se o **děti (0-14 let)**, u kterých byly evidovány nejvyšší relativní roční přírůstky v oblasti usmrčených osob. **Je nutné zdůraznit, že vlastní vinou bylo usmrceno „jen“ přibližně 9 % dětí – v drtivé většině případů jsou děti usmrceny vinou ostatních účastníků silničního provozu.** Druhou prioritní věkovou kategorií jsou **senioři (ve věku 65 let a více)**, kteří se na všech usmrčených podíleli pětinou (21 %), na těžce zraněných 14 %. Z grafu je zcela zřejmé, že četnost **závažných následků** se u této věkové kategorie **každoročně nedařilo snižovat**. Z důvodů stárnutí populace bude tato kategorie (oproti dřívějším zvyklostem) rozdělena do věkových kategorií **65-74 let, 75-84 let a 85 a více let**.

Relativně významné snížení ročních přírůstků bylo evidováno ve věkové kategorii 18-24 let. Detailní informace ke všem věkovým kategoriím z pohledu následků závažných nehod je uvedena v grafu níže.



## Příloha 2: Analytické podklady ke klíčovým ukazatelům

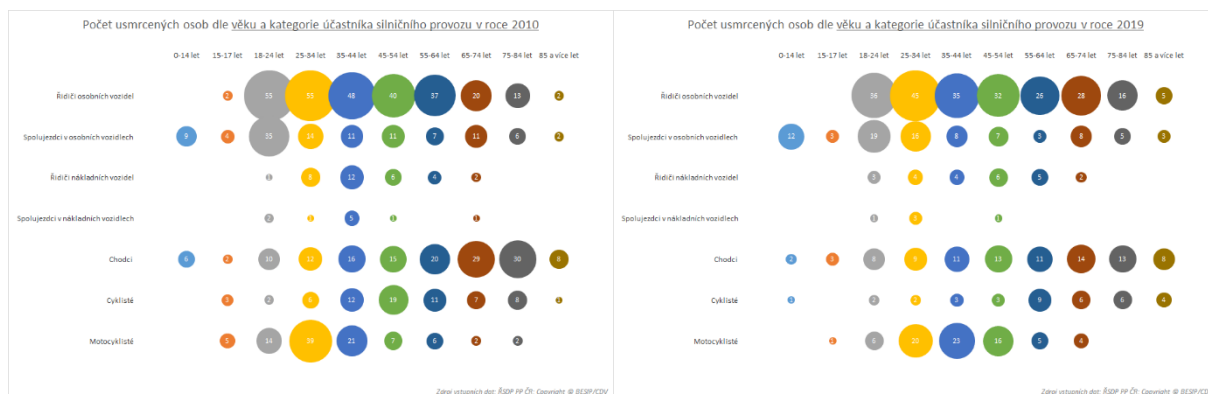
Strategie BESIP 2021-2030

Ministerstvo dopravy

### 4.3 Věk a kategorie

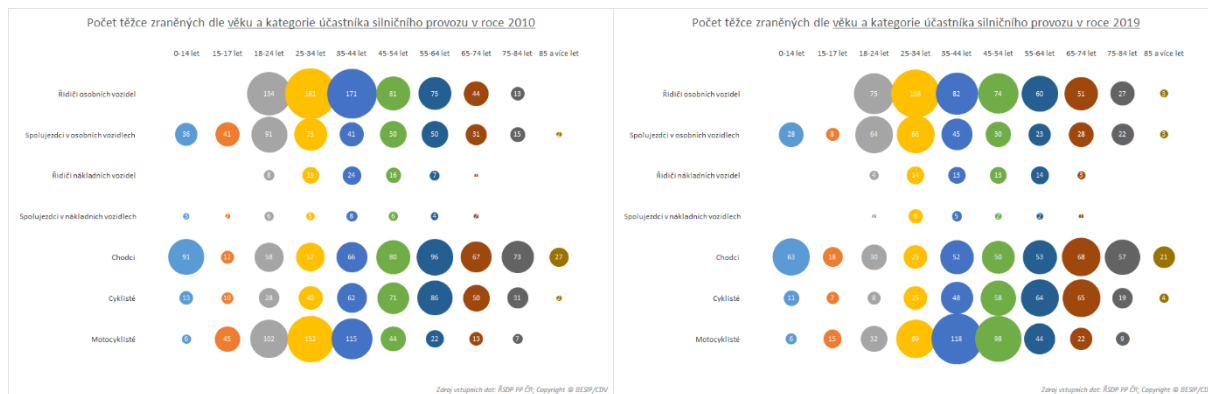
Grafy níže srovnávají počet usmrcených osob v roce 2010 a 2019 s ohledem na věk a kategorii účastníků silničního provozu.

**Negativa:** +9 usmrcených motocyklistů (45-54 let), +8 usmrcených řidičů osobních vozidel (65-74 let)



Obdobné srovnání je provedeno také z pohledu těžce zraněných osob.

**Negativa:** +54 těžce zraněných motocyklistů (45-54 let)



## 5. Infrastruktura

Zcela klíčovým prvkem pro analýzu závažných nehod je mj. jejich lokalizace. Pro využívání mapových podkladů je použita aplikace **DOPRAVNÍ NEHODY V ČR**.

Součástí detailů nehod jsou desítky důležitých informací (viz screen z aplikace). Změnou územní jednotky lze zobrazit detailněji uvedené nehody, např. v rámci konkrétního kraje apod. Poloha nehody je dána GPS souřadnicemi. 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 setřídí podle jejich důležitosti. Metoda je používána ve většině vyspělých zemí. Tato místa jsou počítána pro všechny mezikřižovatkové úseky na silnicích III. a vyšší třídy z nehod za posledních 5 let [7].

NEHODA 70608180382			
ID nehody	70608180382	Obec	Mělník (Mělnícký kraj)
Datum	17. 8. 2019 20:15 obvy	Druh komunikace	silnice I třídy
Druh nehody	střetka s povozem přehážkou	Číslo komunikace	11

Druh nehody	napřičítací v životě, jedná se o srážku jedoucích vozidel	Povážnost potřísnění v době nehody	načtená
Druh povozu/přeházků	jiná přehážka (žabotráti, oplocení, násp, násp po sestěvkách, stěže)	Výškovost	vk. doc. morfaná viditelnost (světelná, zvuková)
Charakter nehody	nehoda s náhodou na chvilku nebo náraz	Rozhledová poměry	dobrá
Zavinění nehody	řidičem motorového vozidla	Délka komunikace	čtyřpruhová s 800m zářez

V rámci činnosti hloubkové analýzy dopravních nehod jsou **příčinné souvislosti každé dopravní nehody analyzovány z hlediska spolupůsobení základních komponentů: vozidlo – pozemní komunikace – účastník silničního provozu**. Příčinný model z analyzovaných dopravních nehod dokládá, že samostatně nebo ve spolupůsobení s ostatními činiteli **se na vzniku dopravní nehody podílí cca z 30 % uspořádání a stav komunikace**. Mezi nejčastější nedostatky patří zejména nevhodné provedení křižovatky, nevhodné provedení přechodu pro chodce nebo dopravních ostrůvků, popř. špatný stav vozovky [5].

### 5.1. Intravilán/extravilán

V období 2011-2019 bylo v obci usmrceno 31 % (průměrná roční změna -6 %) a mimo obec 69 % osob (průměrná roční změna -2 %), poměr těžce zraněných pak činil 53 % v obci (průměrná roční změna -5 %) vs. 47 % mimo obec (průměrná roční změna -4 %).

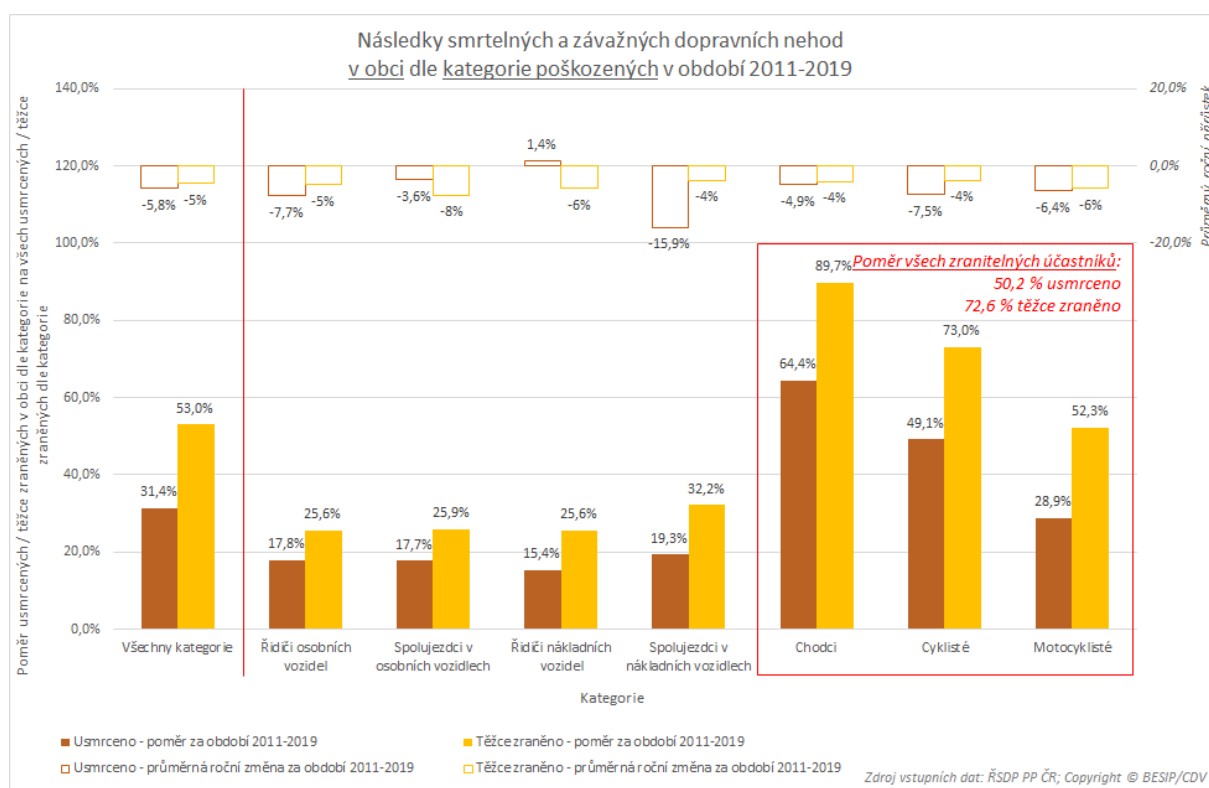
Zvyšování podílu nemotorové dopravy ve městech vede ke snižování rychlostí ve městech, a tím i k poklesu počtu závažných dopravních nehod. V letech 2011–2019 bylo v obcích usmrceno 1 702 osob (tj. 31,4 % všech usmrcených v silničním provozu) a 12 534 (53,0 %) osob těžce zraněno. **Polovina usmrcených a téměř tři čtvrtiny těžce zraněných v obcích byli zranitelní účastníci silničního provozu.**



## Příloha 2: Analytické podklady ke klíčovým ukazatelům

Strategie BESIP 2021-2030

Ministerstvo dopravy



### 5.2 Druh komunikace

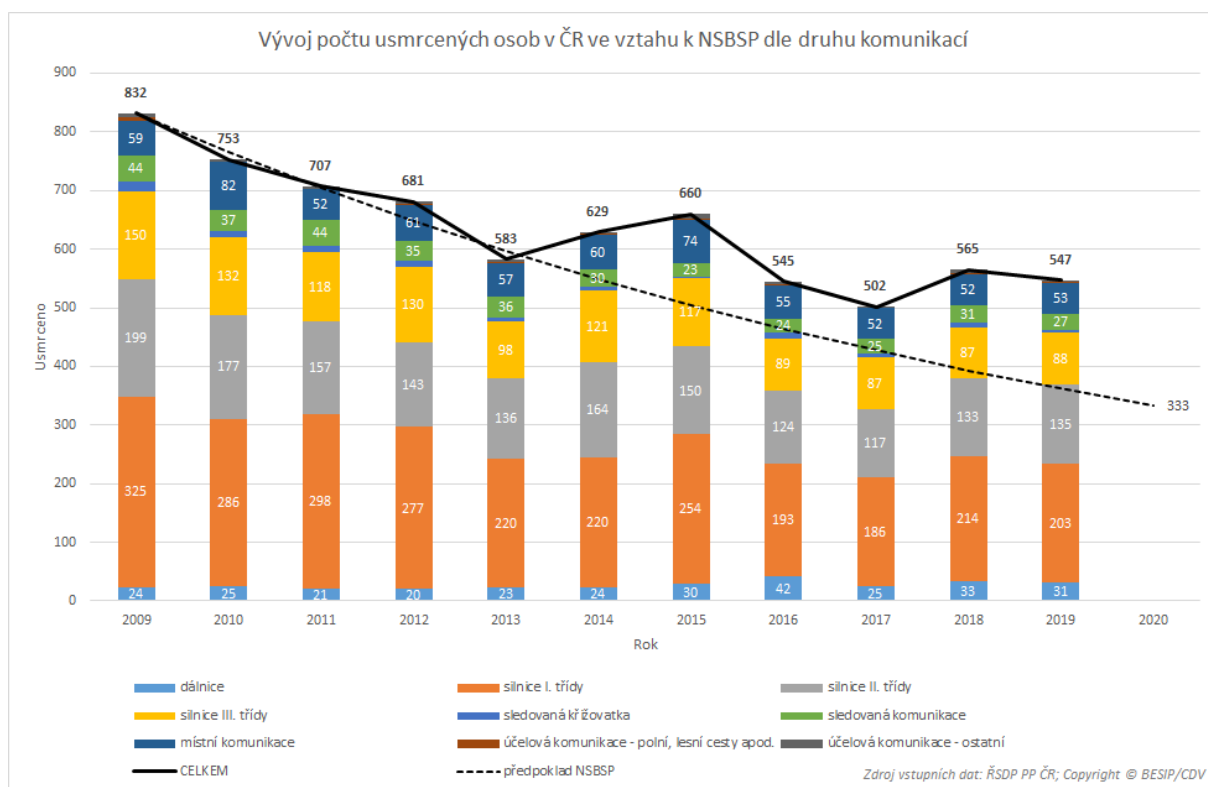
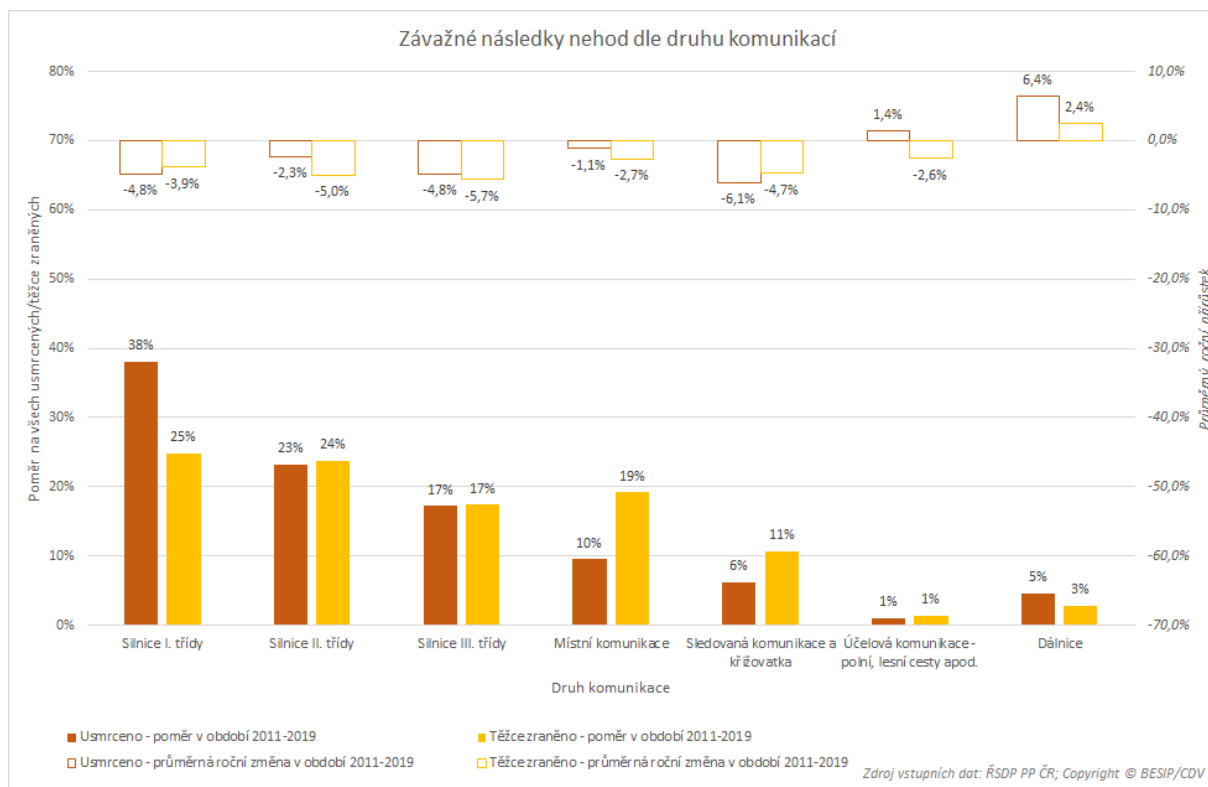
**Nejvíce osob bylo usmrceno (38 %) a těžce zraněno (25 %) na silnicích I. tříd.** Na místních komunikacích došlo téměř ke stagnaci počtu usmrcených osob a velmi pozvolnému snižování v oblasti těžce zraněných osob. Od 1. 1. 2016 došlo k přeznačení téměř všech rychlostních silnic na dálnice, v důsledku toho se síť dálnic významně rozšířila. CDV podrobilo toto opatření analýze dopadu na vývoj usmrcených a těžce zraněných osob na dálnicích. Lze tak konstatovat, že po roce 2016 **nedošlo k reálnému nárůstu počtu usmrcených 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 usmrcených 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 usmrcených a těžce zraněných osob na přeznačených silnicích).



## Příloha 2: Analytické podklady ke klíčovým ukazatelům

Strategie BESIP 2021-2030

Ministerstvo dopravy

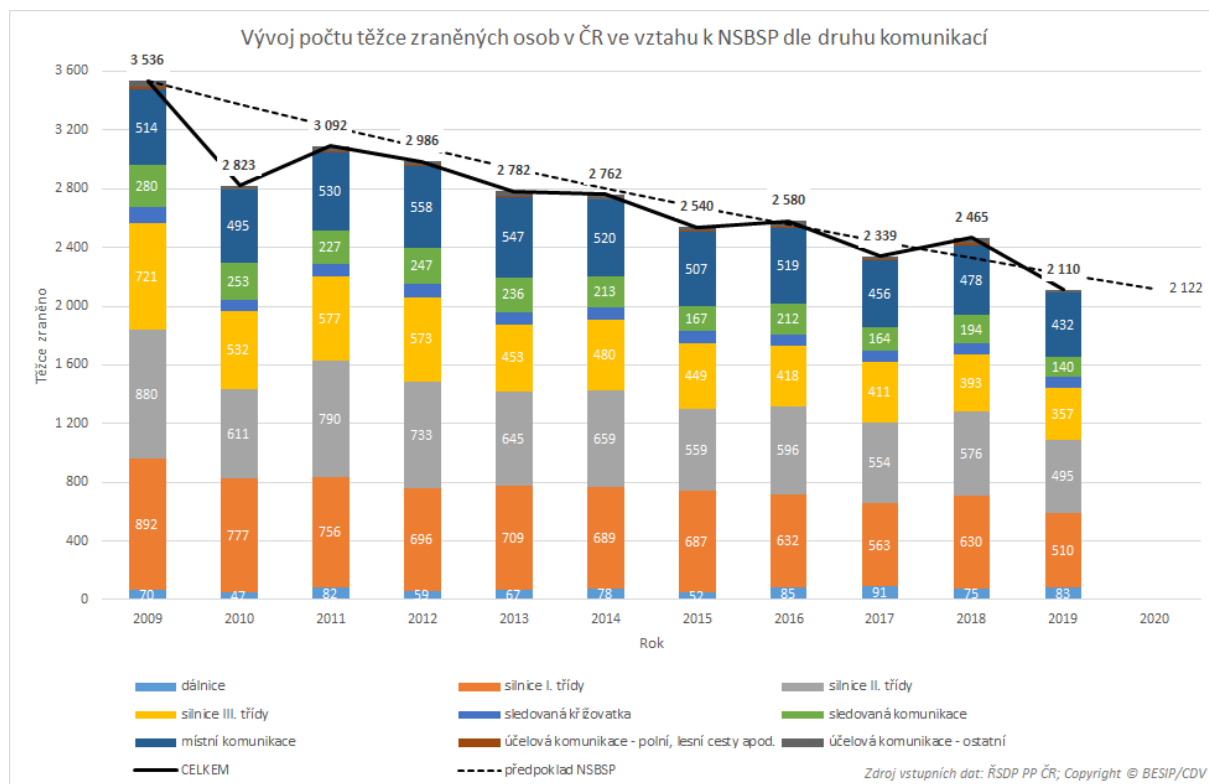




## Příloha 2: Analytické podklady ke klíčovým ukazatelům

Strategie BESIP 2021-2030

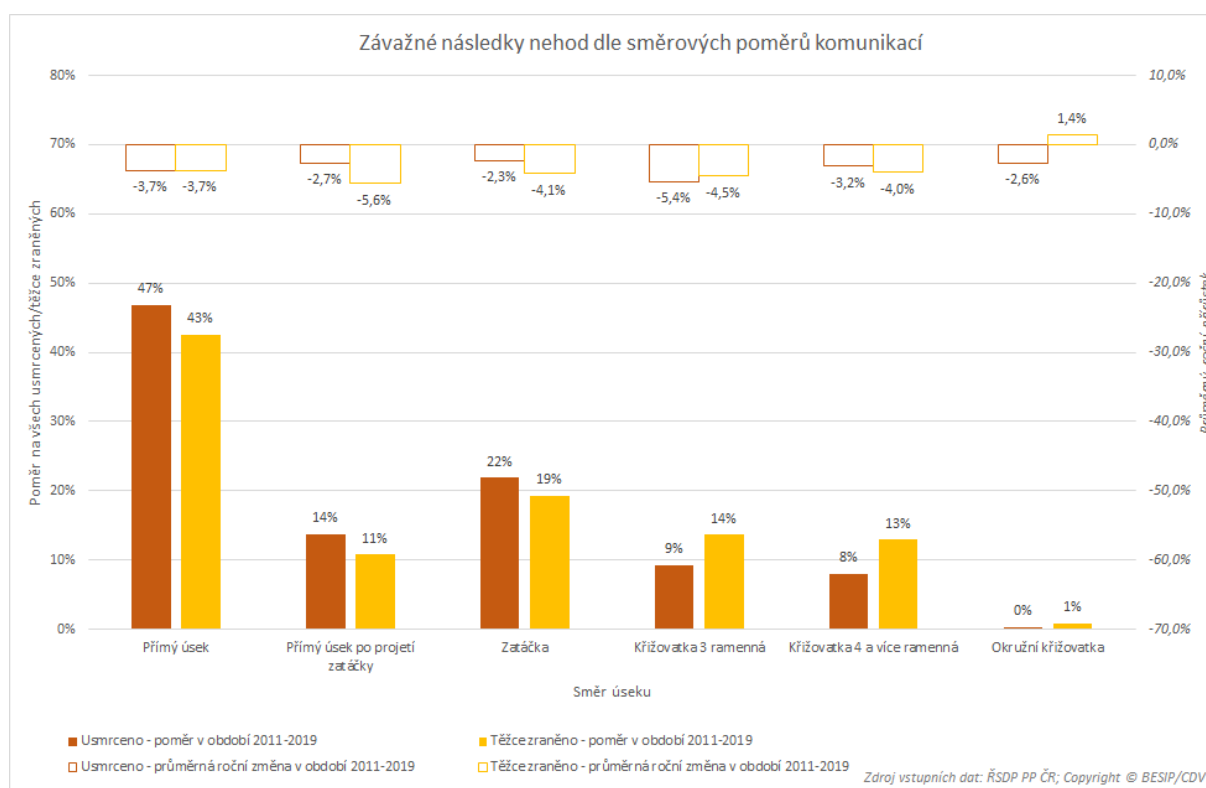
Ministerstvo dopravy



### 5.3 Směrové poměry

Téměř polovina osob byla usmrcena (47 %) a těžce zraněna (43 %) v přímých úsecích. Přibližně pětina osob pak byla usmrcena (22 %) nebo těžce zraněna (19 %) při nehodách v zatáčkách.



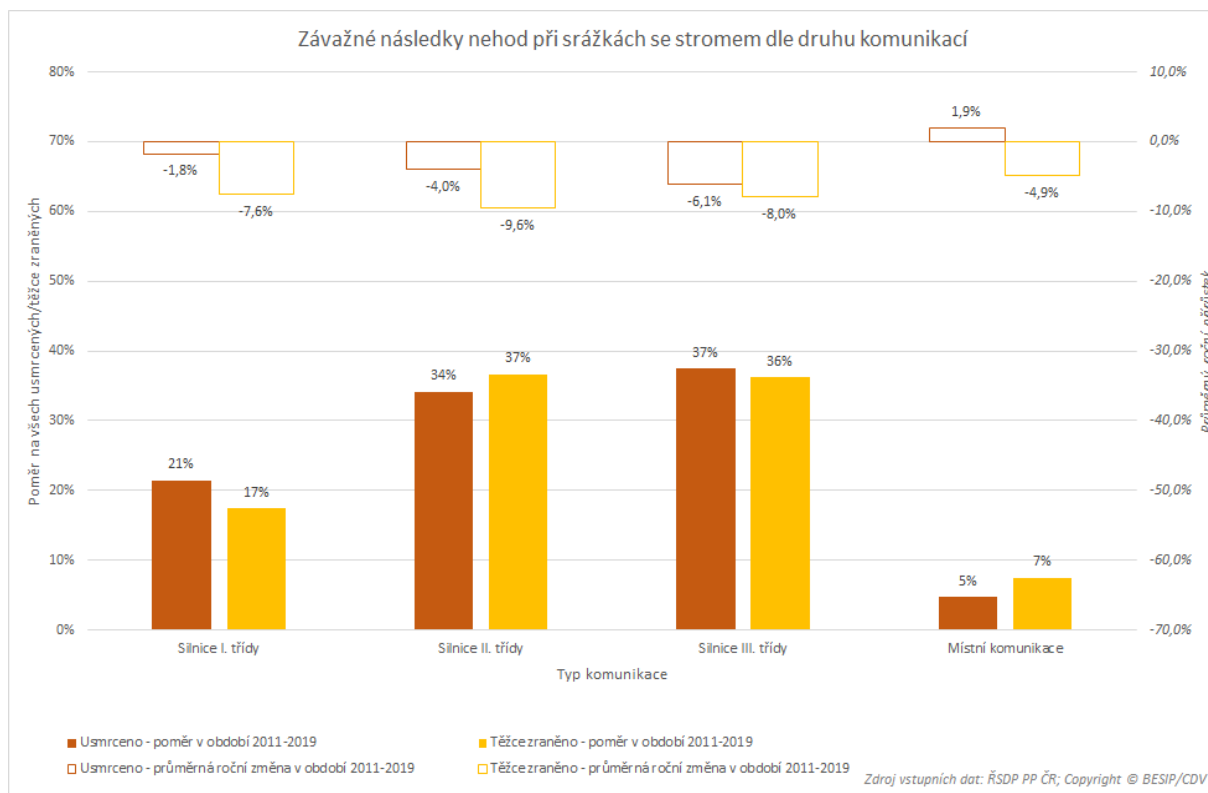


### 5.4 Srážky se stromem

Při nárazu vozidla do pevné překážky dochází k intenzivnímu zpomalení vozidla, při němž je posádka vozidla vystavena značnému přetížení, jehož důsledkem je často vznik vážných zranění. Střety se stromem jsou nejčastějšími střety s pevnou překážkou. Vliv na závažnost zranění vzniklých při střetu se stromem má celá řada faktorů – zejména střetová rychlost, průměr stromu, stáří vozidla, vzdálenost stromu od hrany pozemní komunikace, střetová konfigurace apod. **Se vzrůstající střetovou rychlostí a zvyšujícím se průměrem stromu a stářím vozidla se zvyšuje pravděpodobnost vzniku vážných zranění [5].**

**Přibližně každá 7. osoba byla v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích usmrcena při srážce se stromem.** Tyto srážky se na všech usmrcených osobách podílely 15 %, 9 % pak na těžce zraněných osobách. Nejvyšší podíl závažných nehod při srážkách se stromem byl evidován na silnicích III. třídy, s mírným odstupem následovaly silnice II. třídy.





### 5.5 Železniční přejezdy

Železniční přejezdy patří k nejrizikovějším místům dopravní infrastruktury, kde vznikají střety mezi železničními a silničními vozidly, často s fatálními následky. **Závažnost nehod na železničních přejezdech je každoročně několikanásobně vyšší než u ostatních nehod**, a to i přesto, že tento typ nehod se na všech usmrcených podílel 3 %, na těžce zraněných pak necelým 1 %. V rámci Strategie jsou využívána zdrojová data k nehodám na železničních přejezdech od ŘSDP PPČR.



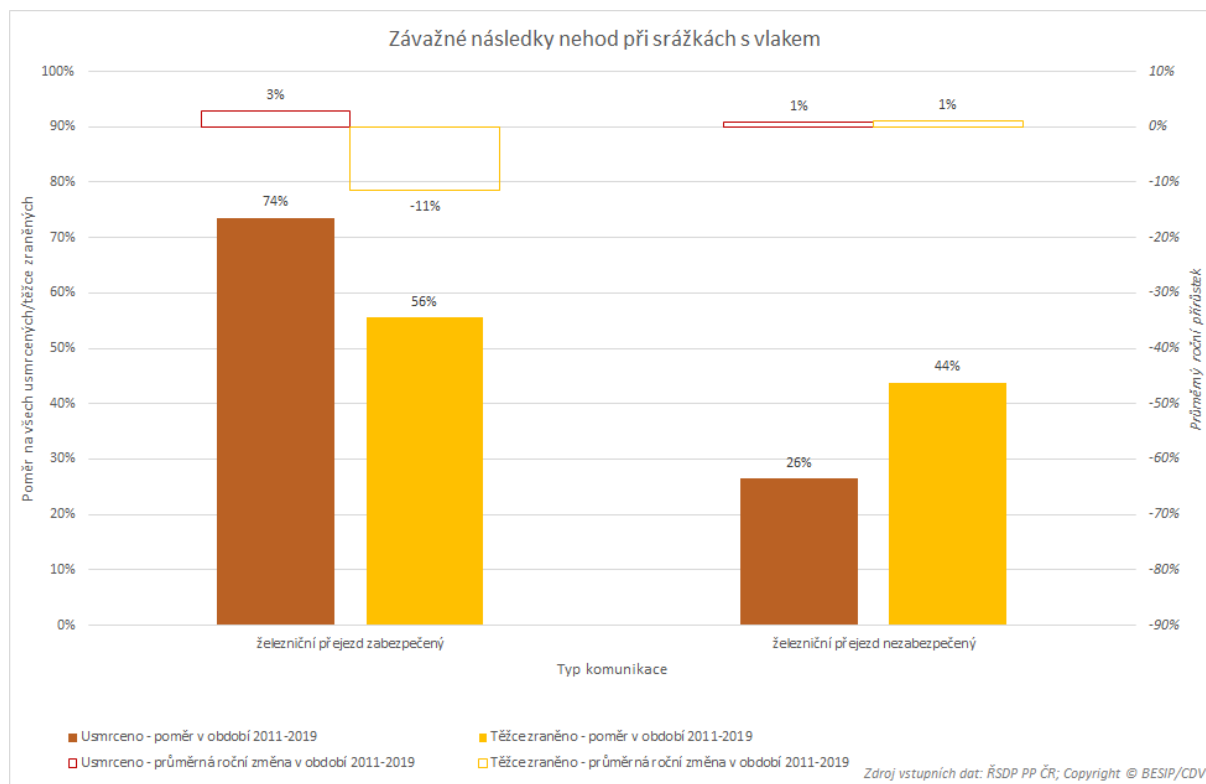
V této souvislosti je nutné upozornit na to, že v datech týkajících se dopravních nehod a jejich následků na železničních přejezdech nejsou uváděny střety vlaku s chodcem. Jelikož se nejedná o střety silničních motorových/nemotorových vozidel, spadají tyto případy pod evidenci Drážní inspekce (pozn. tato oblast bude řešena v rámci příslušné kapitoly Akčního programu).



## Příloha 2: Analytické podklady ke klíčovým ukazatelům

Strategie BESIP 2021-2030

Ministerstvo dopravy



### 6. Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu

Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu (dále jen NUB) jsou důležitými vstupy pro Strategii. Díky NUB je možné řešit závislost nepřímých a přímých ukazatelů na realizovaných aktivitách a z těchto závislostí vyvozovat důsledky pro další aktivity (akční, strategické plány). Hlavním účelem sběru NUB jsou podklady pro snížení počtu usmrčených osob při dopravních nehodách na pozemních komunikacích.

Abyste toto bylo možné, je pro měření stanovena síť základních referenčních bodů. Ty jsou rozmístěny po krajích tak, aby bylo možné sledovat rovnoměrně ve všech krajích silnice v extravilánu s rozdělením na I. a II. třídy a v intravilánu s rozdělením na velikosti měst – krajská města, dále města s počtem obyvatel více než 35 000, města s počtem obyvatel mezi 10 000 a 350 000 a menší než 10 000. Základní referenční síť byla doplněna o body, ve kterých byly v některých krajích sledovány další vybrané NUB.

Sledování probíhá dle Metodiky stanovení délky a rozsahu průzkumů chování účastníků silničního provozu s ohledem na efektivní vynakládání finančních prostředků. S ohledem na tuto metodiku jsou také navržena místa referenčních bodů.

V tabulce jsou uvedeny souhrnné informace pro NUB v období 2014-2019, aktuální informace jsou pak k dispozici na webu <https://www.czrso.cz/nub/post/map>.

Přehled ČR

Parametry	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Rychlost V85 v extravilánu (všechna vozidla)	94 km/h	91 km/h	94 km/h	96 km/h	98 km/h	97 km/h
Rychlost V85 v extravilánu (vozidla do 3,5 t)	- km/h	- km/h	- km/h	98 km/h	99 km/h	98 km/h
Rychlost V85 v extravilánu (vozidla nad 3,5 t)	- km/h	- km/h	- km/h	87 km/h	88 km/h	88 km/h
Rychlost V85 v intravilánu	57 km/h	55 km/h	58 km/h	57 km/h	56 km/h	56 km/h
Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v extravilánu (všechna vozidla)	8.1 %	5.3 %	8.3 %	9.6 %	12.2 %	10.7 %
Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v extravilánu (vozidla do 3,5 t)	8 %	5.3 %	8.2 %	10.5 %	13.1 %	11.5 %
Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v extravilánu (vozidla nad 3,5 t)	8.5 %	5.4 %	8.6 %	5.9 %	7.8 %	7.3 %
Překračování maximální dovolené rychlosti o více než 10 km/h v intravilánu (všechna vozidla)	8.7 %	5.9 %	10 %	7.7 %	6.1 %	5.6 %
Nepoužívání reflexních prvků	0 %	0 %	79.7 %	59.6 %	62.6 %	0 %
Nepřipoutání bezpečnostními pásy - řidič	5.8 %	4.7 %	5.2 %	7.3 %	6.8 %	7.8 %
Nepřipoutání bezpečnostními pásy - spolujezdec vpředu	0 %	0 %	0 %	0 %	7.3 %	10.2 %
Nepřipoutání bezpečnostními pásy - spolujezdec vzadu	0 %	0 %	0 %	0 %	15.3 %	15.6 %
Nesvícení ve dne	1 %	0.5 %	0.8 %	0.6 %	0.8 %	0.5 %
Užívání mobilního zařízení	3.2 %	2.8 %	3.2 %	2.8 %	3 %	2.9 %
Motocyklista s přilbou	91.9 %	98.6 %	99.3 %	99.7 %	99.4 %	99.1 %
Cyklista s přilbou	46.6 %	54 %	43.4 %	64 %	46.8 %	51.1 %
Cyklista - dítě s přilbou	0 %	0 %	0 %	0 %	85.2 %	86.5 %



### 7. Bodový systém

Informace o stavu bodového systému v České republice je pravidelně aktualizovaná na webu Ministerstva dopravy [www.mdcr.cz](http://www.mdcr.cz); rozdělena je do 2 dokumentů:

- Bodování řidiči
- Bodované přestupky a trestné činy

#### 7.1 Bodování řidiči

Obecními úřady obcí s rozšířenou působností (ORP) bylo v prosinci 2019 (stav k 31. 12. 2019) v centrálním registru řidičů evidováno 472 942 řidičů, kteří se dopustili přestupku (trestného činu) započítávaného do bodového hodnocení řidiče. Takový řidič má tedy na svém kontě alespoň jeden bod. Toto množství řidičů odpovídá 6,92 % všech registrovaných řidičů, tzn. každý cca 14. řidič je bodovaný. Při přepočtu na registrované řidiče je zřejmé, že nejvyšší podíl bodovaných řidičů je v Moravskoslezském kraji, nejnižší naopak v Praze.

Kraj	1 b	2 b	3 b	4 b	5 b	6 b	7 b	8 b	9 b	10 b	11 b	12 b	bodova- ných řidičů	bodova- ných řidičů / celkem řidičů
Hl. m. Praha	3088	15309	8892	3986	3441	1043	3553	480	369	379	334	4091	44965	5,12%
Jihočeský	1931	11578	6903	2538	2182	974	2389	407	312	313	285	2355	32167	7,45%
Jihomoravský	2604	20171	11559	4370	3658	1419	3985	608	510	457	401	3400	53142	7,09%
Karlovarský	605	4447	2740	1132	700	389	1213	186	141	118	169	1750	13590	7,28%
Královéhradecký	1153	10696	6168	2064	1739	724	2254	287	253	232	244	1908	27722	7,63%
Liberecký	895	6535	4253	1657	1048	605	1833	251	197	183	214	2156	19827	7,22%
Moravskoslezský	3032	24444	12164	5636	4191	1843	5481	856	706	600	610	5399	64962	8,91%
Olomoucký	1268	8710	5124	2105	1492	618	2318	281	253	245	229	1898	24541	6,21%
Pardubický	919	8839	4859	1856	1289	629	1896	216	234	214	193	1563	22707	6,77%
Plzeňský	1191	9302	5108	2144	1251	613	2145	274	242	227	229	2111	24837	6,32%
Středočeský	2672	18914	11302	4603	2979	1332	4830	563	483	476	459	5489	54102	6,10%
Ústecký	1746	11817	7373	3567	1839	1019	3428	525	409	349	497	4917	37486	7,55%
Vysočina	1009	9157	6149	1777	1434	711	1601	212	192	176	152	1195	23765	7,02%
Zlínský	1612	11203	5850	2276	1905	874	2587	323	329	259	237	1674	29129	7,75%
ČR	23725	171122	98444	39711	29148	12793	39513	5469	4630	4228	4253	39906	472942	6,92%



### 7.2 Bodované přestupky a trestné činy

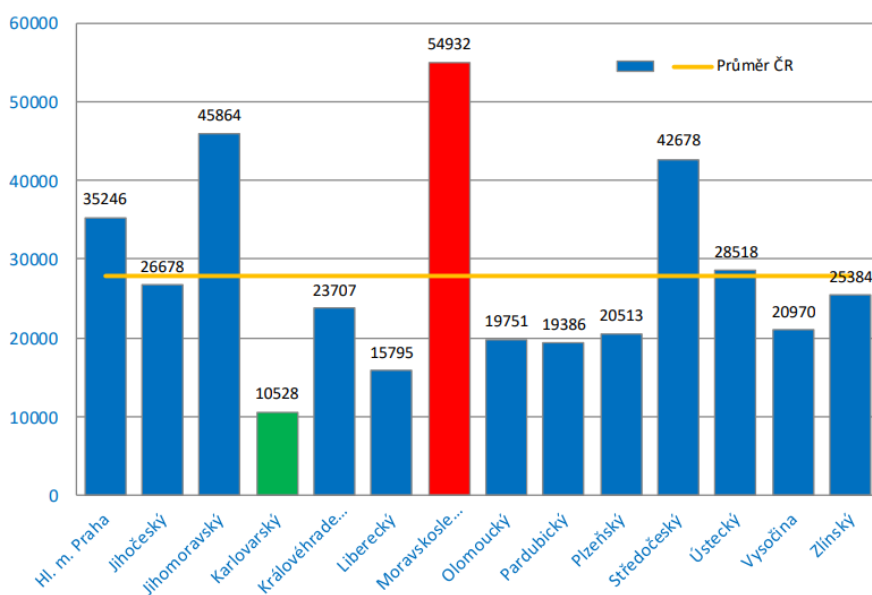
Přes 60 % evidovaných bodovaných jednání tvoří:

- překročení rychlosti v obci o méně než 20 km/h (ale více než 5 km/h)
- používání mobilního telefonu
- nepřipoutání bezpečnostním pásem nebo neužívání ochranné přilby

Souhrn nejčastěji evidovaných přestupků a trestných činů uvádí následující tabulka. Jednotlivé přestupky nebo trestné činy jsou sestupně seřazeny podle četnosti evidence v roce 2019.

	Jednání	Body	Počet	Průměrně na den
1	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o méně než 20 km/h (ale více než 5 km/h)	2	122027	334
2	při řízení vozidla drží v ruce nebo jiným způsobem telefonní přístroj nebo jiné hovorové nebo záznamové zařízení	2	62977	173
3	porušení povinnosti být za jízdy připoután bezpečnostním pásem nebo užít ochrannou přilbu	3	60905	167
4	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 20 km/h a více	3	35277	97
5	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o méně než 30 km/h (ale více než 10 km/h)	2	29690	81
6	při řízení vozidla nedá přednost v jízdě v případech, ve kterých je povinen dát přednost v jízdě	4	14379	39
7	při řízení vozidla nezastaví vozidlo na signál, který mu přikazuje zastavit vozidlo podle zvláštního právního předpisu nebo na pokyn "Stůj" daný při řízení provozu na pozemních komunikacích anebo při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích osobou k tomu oprávněnou	5	9051	25
8	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o 30 km/h a více	3	8519	23
9	ohrožení pod vlivem návykové látky - výkon zaměstnání nebo jiné činnosti, při kterých by mohl ohrozit život nebo zdraví lidí nebo způsobit značnou škodu na majetku, ve stavu vylučujícím způsobilost, který si pachatel přivodil vlivem návykové látky	7	7523	21
10	řídí vozidlo nebo jede na zvířeti bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky, po kterou je ještě pod jejich vlivem	7	6623	18
	ostatní		32979	90

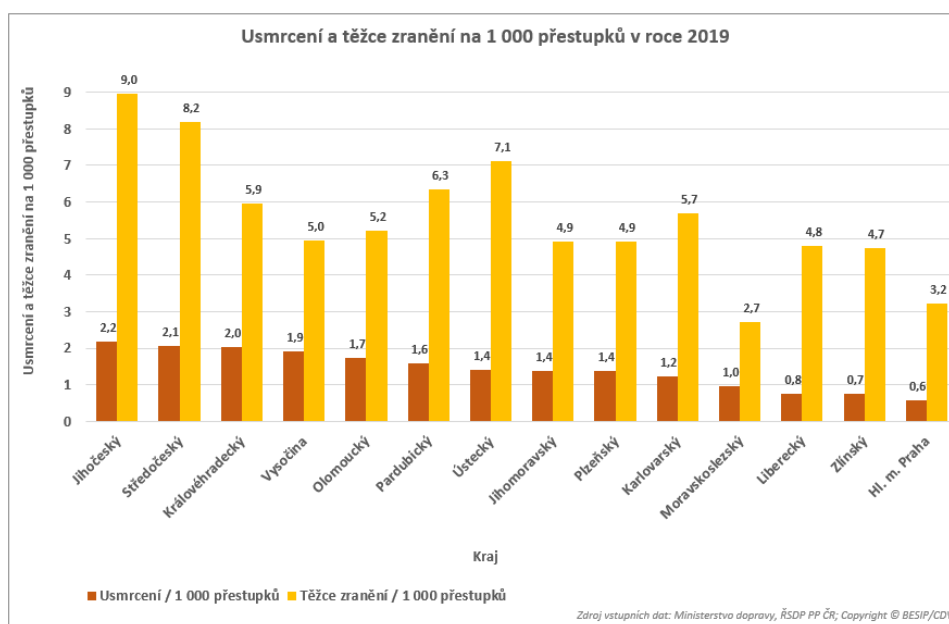
Následující graf zobrazuje počty přestupků a trestných činů v jednotlivých krajích. Barevně jsou odlišeny kraje s nejnižším (Karlovarský) a nejvyšším (Moravskoslezský) počtem evidovaných přestupků a trestných činů. Z grafu je možné vyčíst porovnání s průměrným počtem evidovaných bodovaných jednání v ČR.



### 7.3 Následky vzhledem k počtu přestupků

V následující kapitole jsou zrelativizovány následky nehod na počet přestupků evidovaných v jednotlivých krajích.

Níže v grafu se zobrazují počty **usmrcených** a **těžce zraněných osob na 1 000 přestupků** v jednotlivých krajích v roce 2019. Nejvíce osob bylo usmrceno a těžce zraněno v Jihočeském kraji, naopak nejméně bylo usmrceno v Praze, jelikož většina přestupků se vyskytovala v intravilánu v nižších rychlostech.



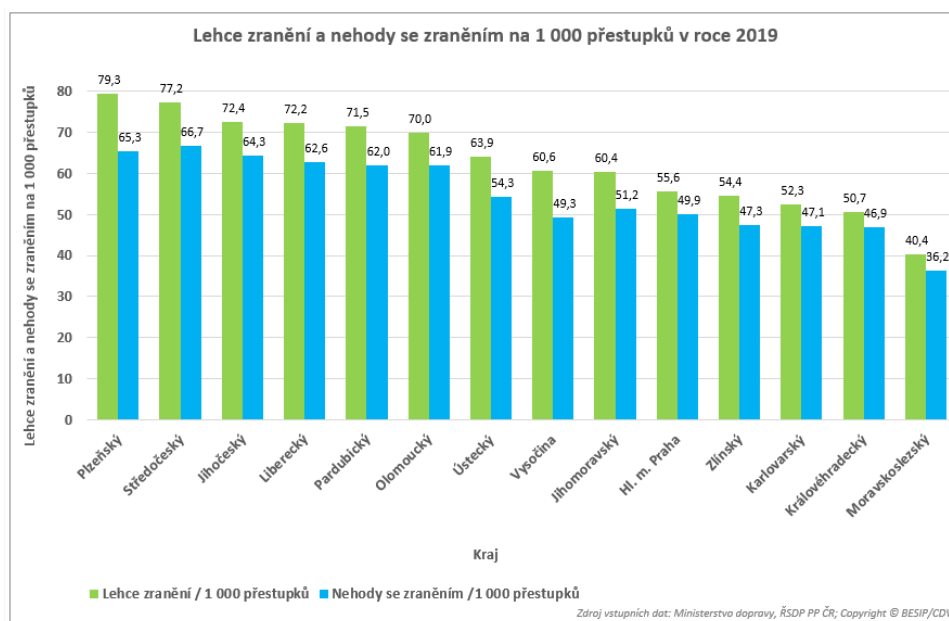


## Příloha 2: Analytické podklady ke klíčovým ukazatelům

Strategie BESIP 2021-2030

Ministerstvo dopravy

V neposlední řadě jsou na následujícím grafu znázorněny počty **lehce zraněných osob** a **počty nehod se zraněním na 1 000 přestupků** v jednotlivých krajích v roce 2019. Ze srovnání bylo nejvíce lehce zraněných v Plzeňském kraji, naopak nejméně lehce zraněných bylo v kraji Moravskoslezském.



### 8. Srovnání v rámci EU

Srovnání klíčových parametrů bylo provedeno také na úrovni EU. V období 2011-2019 bylo v EU usmrceno více než 240 000 osob, oproti vytyčenému cíli (snížení usmrcených v roce 2020 na 50 % roku 2010) o téměř 36 000 osob více, tj. +17,4 %. Česká republika měla evidováno o 17 % více usmrcených, patřila jí tak až 15. příčka. Uvedená bilance je ve srovnání s ostatními zeměmi EU průměrná. Uvedený cíl se podařilo v uplynulých letech splnit pouze 2 zemím: Řecku a Portugalsku. Naopak významně negativní byla evidována bilance ve Švédsku a na Maltě.

Na základě dostupných dat z databází států EU byly porovnány vybrané ukazatele z pohledu vývoje počtu usmrcených osob v České republice a ostatních zemích EU. Z uvedeného srovnání je zřejmé, ve kterých oblastech je vývoj v ČR oproti průměru EU pozitivnější (motocyklisté, alkohol), kde je srovnatelný (děti), kde je mírně horší (stárnoucí populace) a kde je situace neuspokojivá (chodci, cyklisté).

Dokument je k dispozici na webu [www.iBESIP.cz](http://www.iBESIP.cz).



## Příloha 2: Analytické podklady ke klíčovým ukazatelům

Strategie BESIP 2021-2030

Ministerstvo dopravy

---



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

