



MINISTERSTVO VNITRA  
ČESKÉ REPUBLIKY

Č.j.: MV-9320-6/2020  
Příloha: 1

# **VYHODNOCENÍ RESORTNÍHO AKČNÍHO PLÁNU BEZPEČNOSTI A PLYNULOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU ZA ROK 2019**



Odbor bezpečnostní politiky  
Praha 2020

## OBSAH

I. ÚVOD.....	3
II. PLNĚNÍ HLAVNÍCH UKAZATELŮ NÁRODNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU .....	5
III. VÝVOJ SITUACE V OBLASTI BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU .....	6
IV. VYHODNOCENÍ JEDNOTLIVÝCH AKTIVIT RESORTNÍHO AKČNÍHO PLÁNU BEZPEČNOSTI A PLYNULOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU V ROCE 2019 .....	10
A. OPATŘENÍ "K" – BEZPEČNÉ KOMUNIKACE.....	10
B. OPATŘENÍ "V": BEZPEČNÉ VOZIDLO .....	14
C. OPATŘENÍ "Ú": BEZPEČNÉ CHOVÁNÍ ÚČASTNÍKŮ SILNIČNÍHO PROVOZU	17
1. Rychlost .....	17
2. Alkohol a jiné návykové látky .....	22
3. Chodci .....	30
4. Cyklisté .....	37
5. Motocyklisté .....	43
6. Mladí řidiči.....	44
7. Senioři .....	46
8. Zadržné systémy .....	48
9. Nedání přednosti, nesprávné předjíždění, jízda v protisměru.....	51
E. LEGISLATIVA, VYMAHATELNOST .....	53
F. PODPŮRNÁ OPATŘENÍ "P" .....	55
G. PODPŮRNÁ OPATŘENÍ "R" – RESORTNÍ.....	59
V. PŘEHLED PLNĚNÍ OPATŘENÍ .....	62
VI. ZÁVĚR .....	64

### Obsah přílohy:

I Nehody a jejich následky od roku 1990

II. Plnění dílčích cílů (grafy 1 – 22)

III. Nepřímé ukazatele v působnosti Policie ČR: dohled nad řízením vozidla pod vlivem alkoholu aj. návykových látek (grafy 23 - 24)

*Vyhodnocení plnění opatření Resortního akčního plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu za rok 2019, včetně priorit pro rok 2020 bylo schváleno ministrem vnitra dne 15. 7. 2020.*

*Fotografie na úvodní straně: Ředitelství služby dopravní policie*

## I. ÚVOD

Vláda České republiky svým usnesením č. 599 ze dne 10. srpna 2011 schválila Národní strategii bezpečnosti silničního provozu do roku 2020 (celé znění <http://www.ibesip.cz>).

Národní strategie bezpečnosti silničního provozu České republiky vychází ze švédského modelu "**Vize 0**", která se stala inspirací pro řadu evropských zemí při koncipování strategických dokumentů v oblasti bezpečnosti silničního provozu.

**"Vize 0" považuje výhledově za nepřijatelné, aby v silničním provozu docházelo k usmrcení nebo vážnému zranění.**



**Strategickým cílem** Národní strategie je snížit do roku 2020 počet usmrcených a těžce zraněných v silničním provozu na úroveň průměru zemí EU, tj. v podmínkách České republiky:

**SNÍŽIT POČET USMRCENÝCH OSOB O 60 %**  
oproti roku 2009, tj. maximálně na 360 osob usmrcených do 30 dní od nehody<sup>1</sup>

a

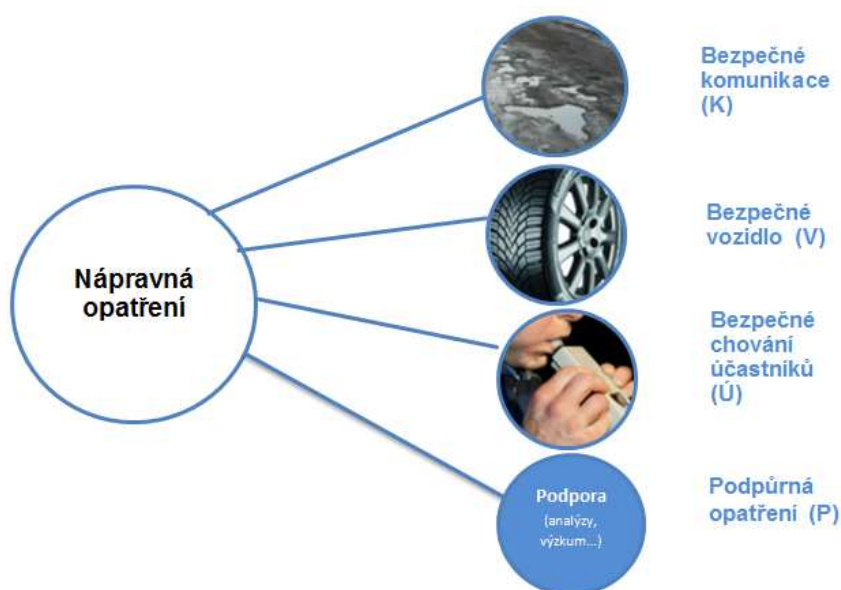
**SNÍŽIT POČET TĚŽCE ZRANĚNÝCH OSOB O 40 %**  
oproti roku 2009, tj. maximálně na 2.122 osob.

<sup>1</sup> Počty usmrcených jsou uváděny ve třech kategoriích. Pro veškeré analýzy, porovnání a hodnocení na úrovni České republiky se používá počet zemřelých do 24 h od nehody (tento údaj eviduje Policie ČR) a do 30 dní od nehody. Základním ukazatelem pro evropské srovnání je počet usmrcených do 30 dní na 1 milion obyvatel.

Kromě plnění strategických cílů (celkový počet usmrcených a těžce zraněných osob při dopravních nehodách) jsou sledovány i **dílčí cíle**, a to počet usmrcených a těžce zraněných osob u jednotlivých rizikových kategorií (chodci, cyklisté, nepřiměřená rychlost, řízení pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek...) a tzv. nepřímé ukazatele. Ty slouží k posouzení, zda je dosažený aktuální stav výsledkem skutečných změn v silničním provozu nebo jen náhodným či jiným způsobem podmíněným jevem či statistickou odchylkou.

V roce 2016 byla **revidována dosavadní Národní strategie bezpečnosti silničního provozu a Akční program do roku 2020**. Materiál schválila vláda České republiky usnesením č. 160 ze dne 27. 2. 2017.

Nápravná opatření specifikovaná v revidovaném **Akčním programu** jsou rozdělená do čtyř oblastí:



Opatření jsou pak realizována prostřednictvím jednotlivých **aktivit**.

K realizaci opatření a aktivit v gesci Ministerstva vnitra připravilo ministerstvo ve spolupráci s Policií ČR **Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu**. Kromě specifikace opatření „K“, „V“, „Ú“ a „P“ byla doplněna podpůrná opatření „R“ (resortní), která převážně specifikují předpoklady pro realizaci opatření Národní strategie uvnitř resortu.

Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu je každoročně vyhodnocován. Jak resortní plán, tak vyhodnocení za uplynulé období jsou zveřejňovány na internetových stránkách Ministerstva vnitra<sup>2</sup>. O vyhodnocení plnění opatření uvedených v Národní Strategii bezpečnosti silničního provozu a prioritách pro další kalendářní rok je každoročně informována vláda České republiky (informaci předkládá Ministerstvo dopravy), a to do 15. června následujícího kalendářního roku.

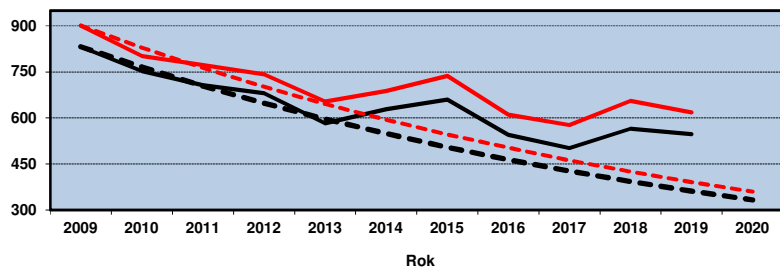
<sup>2</sup> <https://www.mvcr.cz/clanek/bezpecnost-silnicniho-provozu.aspx?q=Y2hudW09Ng%3d%3d>

## II. PLNĚNÍ HLAVNÍCH UKAZATELŮ NÁRODNÍ STRATEGIE BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU

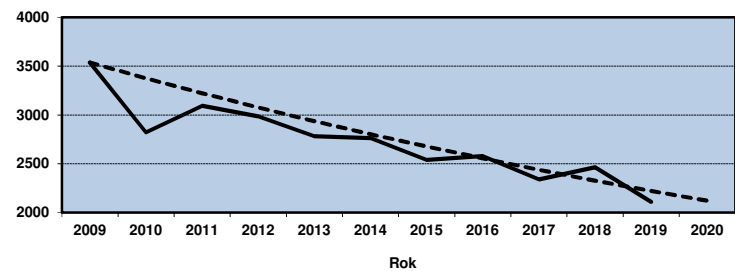
### Předpokládaný a skutečný vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných do roku 2020

Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Usmrceno do 30 dnů	1431	1447	1382	1286	1063	1222	1076	901	802	773	742	654	688	738	611	577	656	618	360
Usmrceno do 24 h	1314	1319	1215	1127	956	1123	992	832	753	707	681	583	629	660	545	502	565	547	333
Těžce zraněno	5492	5253	4878	4396	3990	3960	3809	3536	2823	3092	2986	2782	2762	2540	2580	2339	2465	2110	2122

Graf 1: Počet usmrcených osob v silničním provozu



Graf 2: Počet těžce zraněných osob v silničním provozu

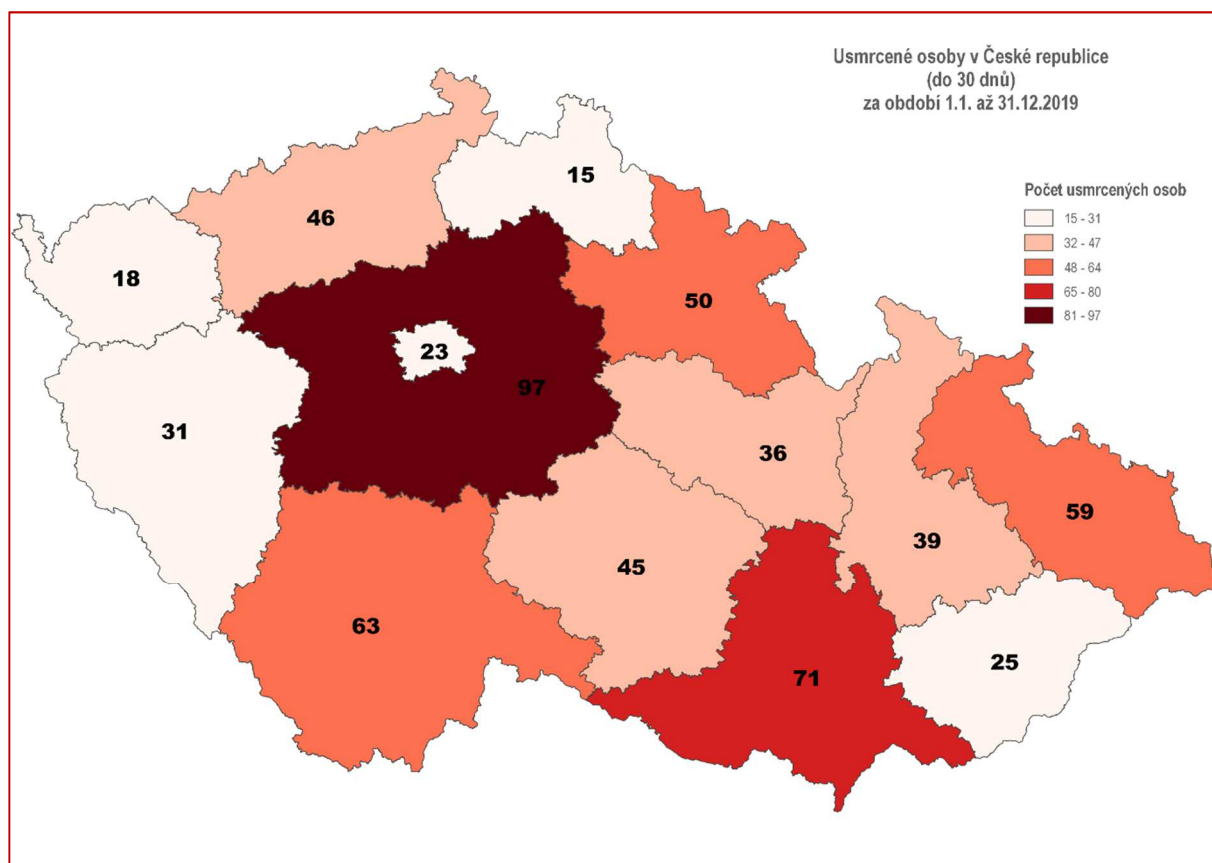


### III. VÝVOJ SITUACE V OBLASTI BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU

#### Počet usmrcených osob

V roce 2019 zemřelo při dopravních nehodách do 24 hodin 547 osob, resp. 618 (do 30 dnů). Počet usmrcených v roce 2019 byl třetí nejnižší od roku 1961, od kdy dopravní policie disponuje souvislou statistikou dopravní nehodovosti.

**Cíle Strategie pro rok 2019** (362 usmrcených do 24 hodin od nehody, resp. 391 usmrcených osob do 30 dní od nehody) **však nebylo dosaženo**. Meziročně došlo k poklesu o 18 usmrcených osob, tj. o 3,2 %.

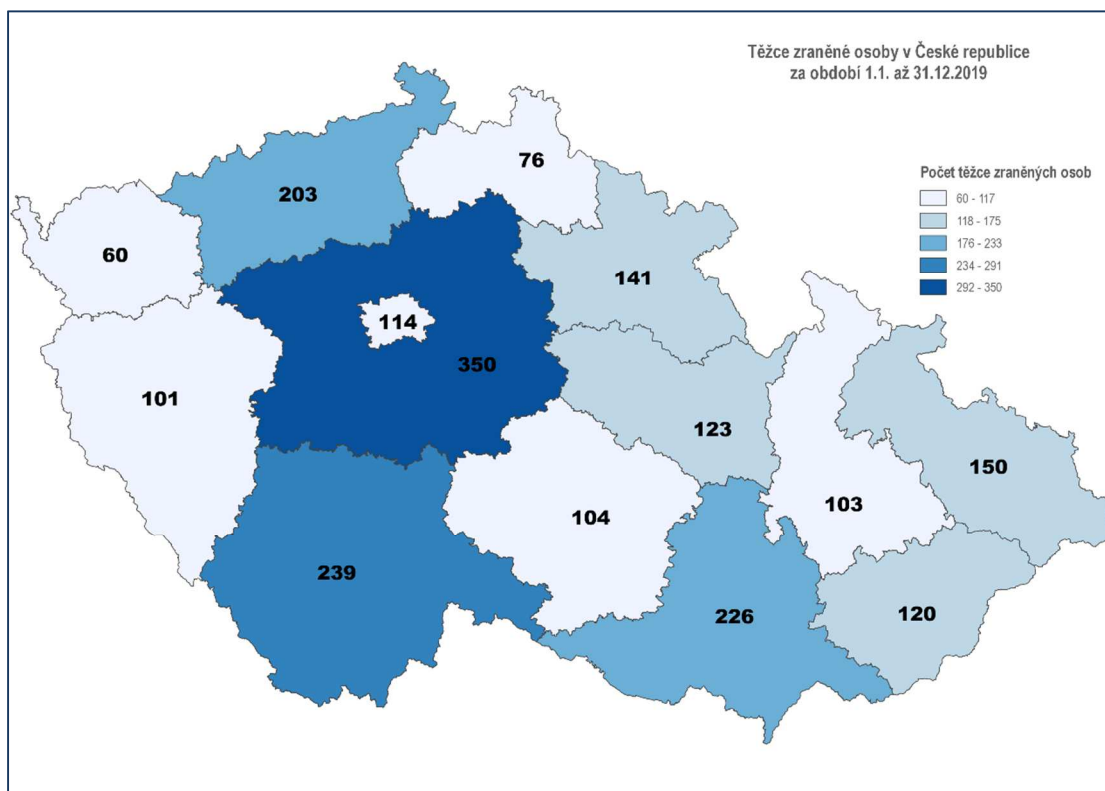


Mapa: Ředitelství služby dopravní policie

#### Počet těžce zraněných osob

V roce 2019 bylo při dopravních nehodách těžce zraněno 2 110 osob. Počet těžce zraněných meziročně poklesl o 355 osob, o 14,4 %. **Cíle Národní strategie pro rok 2019 (2222 těžce zraněných) se tedy dosáhnout podařilo.**

**Jedná se o vůbec nejnižší počet těžce zraněných osob z dopravních nehod od roku 1961.**



Mapa: Ředitelství služby dopravní policie

## Evropské srovnání

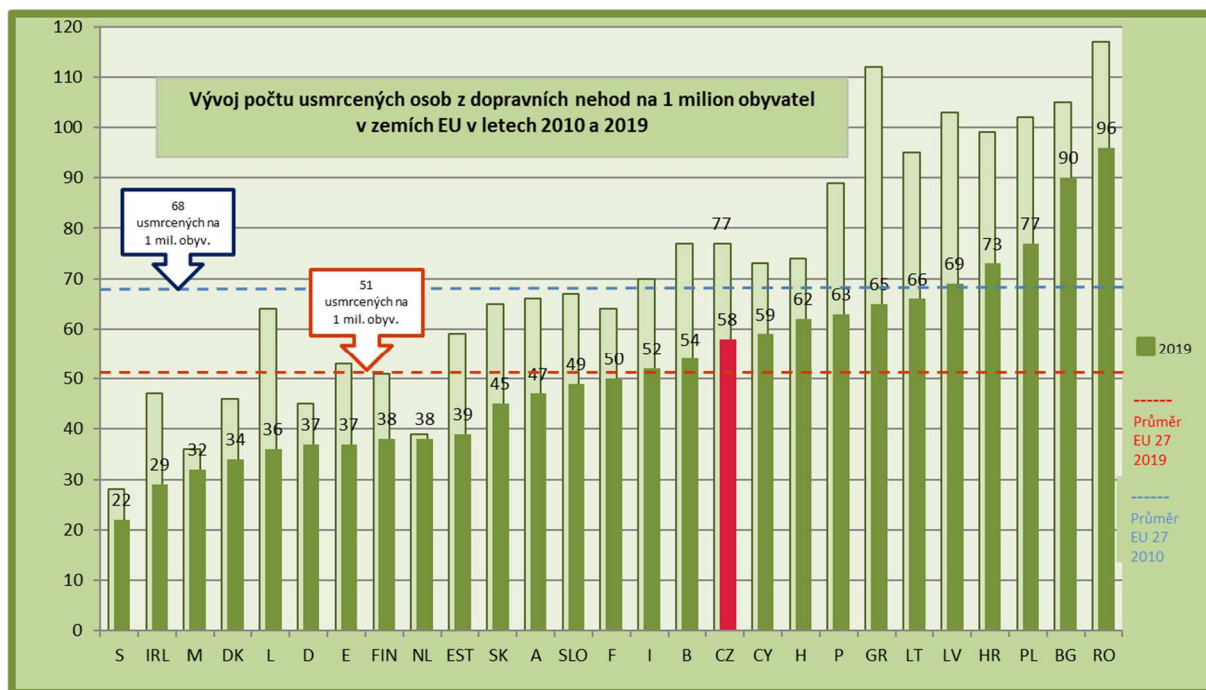
Podle deklarovaného evropského cíle by se měl počet usmrcených osob do roku 2020 snížit oproti roku 2009 o polovinu, tzn. na cca **35 usmrcených osob na milion obyvatel v roce 2020<sup>1</sup>**. S ohledem na zpomalení poklesu usmrcených osob v celé EU v posledních letech lze předpokládat, že tohoto ambiciózního cíle nebude dosaženo.

V roce 2019 zahynulo v celé Evropské unii při dopravních nehodách 22 659 osob. Meziročně (2018/2019) se v EU27 snížil počet usmrcených z dopravních nehod o 3 %, v České republice o 5,8 %. (Důvodem je zejména vysoký počet usmrcených v roce 2018.)

Průměrný pokles usmrcených osob v důsledku dopravních nehod 2010 – 2019 byl v zemích EU27 23,7 %<sup>3</sup>, Česká republika dosáhla ve stejném období 22,9% poklesu – blíže viz následující graf.

Graf 3: Vývoj počtu usmrcených osob z dopravních nehod na 1 milion obyvatel v České republice v porovnání s vývojem v zemích EU v letech 2010 a 2019.

<sup>3</sup> data: 14<sup>th</sup> Road Safety performance Index Report, ETSC (European Transport Safety Council) a Policie ČR; graf: Odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR.



Nejvíce snížily počet usmrcených od roku 2010 do 2019 Estonsko, Řecko, Litva, Lotyšsko a Portugalsko.

Česká republika průměru EU27 ani v roce 2019 nedosáhla.

**Průměr zemí EU v roce 2019**

**51 usmrcených na milion obyvatel**

**Česká republika v roce 2019**

**58 usmrcených na 1 milion obyvatel**

To Českou republiku řadí na 17. místo z 27 států Evropské unie.



# PLNĚNÍ DÍLČÍCH OPATŘENÍ PŘÍMÉ UKAZATELE

Očekávané snížení počtu usmrcených a těžce zraněných osob u vybraných kategorií  
do roku 2020 – dle revidované Národní strategie BESIP

Dílčí cíle	Výchozí stav 2009		Předpokládaný stav v roce 2020		Předpokládaný stav v roce 2019		Stav v roce 2019	
	Usmrcení	Těžce zranění	Usmrcení	Těžce zranění	Usmrcení	Těžce zranění	Usmrcení	Těžce zranění
Děti	14	190	7	95	7	101	16	113
Chodci	157	729	80	421	85	443	93	439
Cyklisté	72	430	37	280	39	291	36	309
Motocyklisté	88	627	43	367	46	385	75	413
Mladí řidiči	129	631	83	358	86	377	84	272
Stárnoucí populace <sup>4</sup>	141	472	105	345	108	355	123	433
Alkohol a jiné návykové látky při řízení	123	376	48	197	52	209	62	237
Nepřiměřená rychlost <sup>5</sup>	370	1 151	162	530	175	569	195	573
Nedání přednosti	113	856	71	521	74	545	92	575
Nesprávné předjíždění a jízda v protisměru	125	385	76	230	80	241	113	259
Nákladní vozidla	105	313	52	171	55	191	68	182

Revize Národní strategie BESIP nahradila dílčí cíl "Agresivní jízda" dvěma přesnějšími dílčími cíli: "Nedání přednosti v jízdě" (položky 401–414 statistických sestav Policie ČR) a "Nesprávné předjíždění" (položky 301–311, včetně jízdy po nesprávně straně vozovky a vjetí do protisměru – položka 501) a doplnila nový dílčí cíl "Nákladní automobily". Tento způsob vykazování se uplatňuje od roku 2017. Upřesněny byly očekávané dílčí cíle od roku 2017 tak, aby bylo možné dosáhnout předpokládaného stavu v roce 2020.



Předpokládaný dílčí cíl pro rok 2019 byl splněn



Předpokládaný dílčí cíl pro rok 2019 nebyl splněn

<sup>4</sup> Osoby starší 65 let

<sup>5</sup> Řidiči motorových i nemotorových vozidel

#### IV. VYHODNOCENÍ JEDNOTLIVÝCH AKTIVIT RESORTNÍHO AKČNÍHO PLÁNU BEZPEČNOSTI A PLYNULOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU V ROCE 2019

##### A. OPATŘENÍ "K" – BEZPEČNÉ KOMUNIKACE

<b>K 1.7</b>	<p>A. V rámci policejního vzdělávání vyškoleni do roku 2020 minimálně 120 odborníků dopravně inženýrských úseků Policie ČR pro provádění bezpečnostních inspekcí, případně bezpečnostních auditů.</p> <p>B. Provádět bezpečnostní inspekce pozemních komunikací podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.</p> <p>C. Provádět bezpečnostní kontrolu míst smrtelných dopravních nehod.</p>
--------------	---

A. Pro rok 2019 byl stanoven požadavek na proškolení 30 odborníků dopravně inženýrských úseků pro provádění bezpečnostních inspekcí, případně bezpečnostních auditů. Vyškoleni bylo 9 osob. Celkový počet vyškolených policistů ve všech krajích je 171.

B. V roce 2019 nebyla provedena žádná bezpečnostní inspekce pozemní komunikace podle zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Policie ČR identifikovala v roce 2019 celkem 1372 (+64) míst rizikových pro bezpečnost silničního provozu (nejvíce na místních komunikacích a ostatních silnicích I. tříd). Zaslala 686 podnětů na jejich odstranění.

Identifikace rizikových míst (bez inspekci dle 13/1997 Sb.)	TEN-T	na ostatních silnicích I. třídy	II. třídy	III. třídy	Místní komunikace	Počet zaslaných podnětů
Praha	0	0	2	0	40	42
Středočeský	1	2	11	18	5	37
Jihočeský	0	11	13	6	11	41
Plzeňský	1	10	4	5	17	37
Ústecký	0	61	30	20	63	174
Královéhradecký	0	8	16	7	2	33
Jihomoravský	0	11	13	2	7	33
Moravskoslezský	0	5	11	8	2	26
Olomoucký	0	15	12	13	7	47
Zlínský	0	0	0	2	7	9
Vysočina	0	27	13	9	3	52
Pardubický	0	24	27	29	29	109
Liberecký	1	9	9	9	16	44
Karlovarský	0	1	0	0	1	2
Celkem ČR	3	184	161	128	210	686

C. Policie ČR provedla v místech smrtelných dopravních nehod celkem 770 (- 55) bezpečnostních kontrol (nejvíce na ostatních silnicích I. tříd). Zaslala 262 podnětů k jejich odstranění.

Bezpečnostní kontrola míst smrtelných dopravních nehod (bez inspekce dle 13/1997 Sb.)	TEN-T	na ostatních silnicích I. třídy	II. třídy	III. třídy	Místní komunikace	Počet zaslaných podnětů
Praha	4	0	0	0	17	5
Středočeský	13	25	27	14	7	21
Jihočeský	0	22	19	11	3	42
Plzeňský	1	10	8	5	2	7
Ústecký	2	13	8	11	5	11
Královéhradecký	1	18	12	8	5	22
Jihomoravský	14	10	19	3	8	45
Moravskoslezský	9	8	14	7	9	25
Olomoucký	2	10	7	6	4	16
Zlínský	0	10	3	4	4	20
Vysočina	4	10	11	7	2	10
Pardubický	0	18	6	5	1	28
Liberecký	1	3	0	2	3	4
Karlovarský	1	2	5	2	3	6
Celkem ČR	52	159	139	85	73	262

## KOMUNIKACE

<b>K 5.3</b>	Revidovat rozhledové trojúhelníky křižovatek pozemních komunikací.
--------------	--

V roce 2019 revidovala Policie České republiky celkem 2801 rozhledových trojúhelníků křižovatek pozemních komunikací – z toho 47 % na místních komunikacích (1 324). Na silnicích I. tříd bylo revidováno 360 křižovatek, na pozemních komunikacích II. tříd 476 křižovatek a na silnicích III. tříd 641 křižovatek.

## KOMUNIKACE

<b>K 7.4</b>	Provádět bezpečnostní inspekce křížení železničního přejezdu a pozemní komunikace (podle zákona č. 13/1997 Sb.).
--------------	--

### Dopravní nehody na železničních přejezdech za rok 2019

Drážní inspekce v roce 2019 evidovala celkem 181<sup>6</sup> střetnutí na železničních přejezdech, což je o 11 střetnutí více než v roce 2018. Usmrceno bylo při těchto mimořádných událostech 41 osob (+ 8 usmrcených osob), 95 osob (+ 18) bylo zraněno. Nejvíce mimořádných událostí na železničních přejezdech bylo ve Středočeském kraji (37), kde také zahynulo nejvíce osob (7).

<sup>6</sup> Zdroj Drážní inspekce: <http://www.dicr.cz/statistiky-mimoradnych-udalosti>

V roce 2019 zjistila služba dopravní policie při dohledu na železničních přejezdech 1160 přestupků. Nejvíce přestupků zjistila Policie ČR ve Středočeském kraji (206), Moravskoslezském kraji (197) a Libereckém kraji (153).<sup>7</sup>

Policie ČR provedla v roce 2019 celkem 1190 (+ 117) bezpečnostních inspekci železničních přejezdů (nejvíce na přejezdech u silnic III. tříd a místních komunikací). Subjektům příslušným k odstranění nedostatků bylo zasláno 125 podnětů.



Foto: Ředitelství služby dopravní policie

	Počet inspekci celkem	z toho silnice I. třídy	z toho silnice II. třídy	z toho silnice III. třídy	z toho místní komunikace	Počet podnětů k odstranění nedostatků
Praha	11	0	0	0	11	4
Středočeský	156	9	35	94	18	42
Jihočeský	35	2	7	11	15	8
Plzeňský	24	6	4	6	8	3
Ústecký	162	14	39	64	45	9
Královéhradecký	218	24	54	75	65	7
Jihomoravský	89	3	8	12	66	11
Moravskoslezský	60	8	7	24	21	3
Olomoucký	66	21	9	16	20	2
Zlínský	21	0	0	3	18	8
Vysočina	40	5	12	7	16	2
Pardubický	167	41	33	51	42	4
Liberecký	48	0	3	14	31	19
Karlovarský	93	2	25	39	27	3
Celkem ČR	1190	135	236	416	403	125

## KOMUNIKACE

### K 8.6

Vytipovat místa pro postupné zavádění systémů vysokorychlostního vážení (WIM) a odstavné plochy pro nízkorychlostní vážení vozidel.

<sup>7</sup> Zdroj: Přehled o činnosti dopravní služby za rok 2019

Místa pro kontrolu nákladních vozidel (dohledovou činnost Policie ČR, Celní správy a mobilních jednotek Centra služeb pro silniční dopravu), jsou vyčleňována zpravidla v místech odpočívek pro kamionovou dopravu u dálnic a silnic 1. třídy.



Foto: Ředitelství služby dopravní policie

Nárůst kamionové dopravy, poloha České republiky, která ji předurčuje do role tranzitní země, požadavky vyplývající z dohody AETR<sup>8</sup> a další změny legislativy s sebou přinášejí i vyšší nároky na kapacitu a vybavenost odpočívek.

Podle Koncepce nákladní dopravy pro období 2017 – 2023 s výhledem do roku 2030 **chybí asi 1 500 parkovacích míst pro nákladní dopravu** na hlavních tazích silniční a dálniční sítě. To negativně ovlivňuje dodržování požadavků vyplývajících z dohody AETR i rozsah kontrolní činnosti ze strany kontrolních subjektů. Odstavování nákladních vozidel na krajnicích pozemních komunikací a jiných místech mimo vyhrazená parkoviště má negativní dopad i na bezpečnost a plynulost silničního provozu.

Problémem se zabývají **opatření „Dopravní politiky České republiky do roku 2020 s výhledem do roku 2050“** (materiál schválený usnesením vlády č. 449/2013 předložilo Ministerstvo dopravy), která požadují zřizování kontrolních míst při výstavbě nové silniční infrastruktury a výstavbu odstavných ploch pro silniční nákladní vozidla. Ředitelství silnic a dálnic zpracovalo k realizaci opatření harmonogram zvýšení počtu parkovacích stání pro nákladní automobily do roku 2040.

Financování výstavby kontrolních míst je na základě novely § 12 odst. 1 písm. a) zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů<sup>9</sup> zajištěno z prostředků Státního fondu dopravní infrastruktury.

Policie ČR vytipovala 23 míst pro umístění vysokorychlostních vah a 52 míst pro nízkorychlostní vážení vozidel.

WIM	TEN-T	ostatní silnice I. třídy	II. třídy	III. třídy
Celkem ČR	6	12	3	2

Nízkorychlostní vážení	TEN-T	ostatní silnice I. třídy	II. třídy	III. třídy
Celkem ČR	13	25	11	3

<sup>8</sup> Evropská dohoda o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě AETR (kontrola maximální doby řízení, délky a četnosti povinných přestávek, doby odpočinku, kontrola tachografů...)

<sup>9</sup> Novela zahrnuje "technická a jiná zařízení určená k provádění kontrolní činnosti při dohledu na bezpečnost a plynulost provozu na pozemních komunikacích" mezi součástí dálnic, silnic a místních komunikací.

## KOMUNIKACE

<b>K 8.9</b>	Modernizace telefonních center tísňového volání pro příjem a zpracování tísňového volání eCall (jednotná evropská tísňová linka 112) a připojení k Jednotnému systému dopravních informací. Připojení center tísňového volání k registru silničních vozidel a modulu eCall.
--------------	---

Z Rozhodnutí č. 585/2014/EU vyplývá povinnost členských států zavést na svém území nezbytnou infrastrukturu center tísňového volání nejpozději do 1. října 2017. Spuštění modernizované technologie bylo provedeno 27. září 2017 v souladu s legislativním požadavkem. Systém je napojen na registr vozidel ČR a přes EUCARIS i na registry vozidel členských států EU.

V rámci veřejné zakázky „Implementace služby eCall do technologie Telefonních center tísňového volání“ bylo vytvořeno také spojení s Národním dopravním informačním centrem Jednotného systému dopravních informací. Komunikace je v ostrém provozu.

### B. OPATŘENÍ "V": BEZPEČNÉ VOZIDLO

	VOZIDLO
<b>V 1.1</b>	A. Zajištění silničních kontrol technického stavu motorových vozidel. B. Zajištění kontroly technických požadavků na výbavu jízdních kol.

Ad A. Řidič je povinen užít na pozemní komunikaci vozidlo, které splňuje technické podmínky pro provoz vozidla na pozemní komunikaci. V roce 2019 bylo zjištěno 49 577 případů nevyhovujícího technického stavu všech vozidel.

Technický stav nákladních vozidel byl jedním z důvodů, proč byl do revidovaného akčního plánu Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, schváleného usnesením vlády České republiky č. 160 ze dne 27. února 2017, doplněn nový dílčí cíl "Nákladní automobily".

#### Technická silniční kontrola užitkových vozidel a autobusů:

	Počet technických silničních kontrol	Počet vozidel se závadami B a C	Tj. %	Z toho zahraniční vozidla	Tj. %
Vozidla do 3,5 t	814	814	100 <sup>*)</sup>	Nesleduje se	
Vozidla nad 3,5 t	31 824	2 976	9	809	27
Autobusy	576	74	12	18	24

<sup>\*)</sup> Počet kontrol užitkových vozidel bez vážných nebo nebezpečných závad se neeviduje; počet kontrol tedy odpovídá počtu vozidel se zjištěnými závadami B nebo C.

Policie ČR zaslala v roce 2018 Ministerstvu dopravy 9 podnětů na nekvalitní práci stanice technické kontroly, resp. kontrolního technika.

Po dopravní nehodě bylo zadrženo 6 233 osvědčení o registraci vozidla z důvodu nebezpečné závady a 125 osvědčení o registraci o vozidla z důvodu technického stavu při silniční kontrole.

Policisté se v souvislosti s technickým stavem vozidla věnovali i preventivně osvětové činnosti – např. dostatečné hloubce vzorku pneumatik, použití zimních pneumatik apod.

ad B. Při kontrole cyklistů se Policie ČR zaměřuje i na kontrolu vybavení jízdního kola podle vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích, příloha č. 12, část C. Statisticky se ale tyto kontroly neevidují. V souvislosti s narůstajícím výskytem elektrokol a elektrokoloběžek v provozu je ale nutné řešit v poslední době se rozmáhající prodej těchto vozidel s úpravami umožňujícími několikanásobné navýšení výkonu a rychlosti těchto vozidel, které neodpovídá povoleným parametrům elektrokol či elektrokoloběžek pro provoz na pozemní komunikaci. Posouzení, zda elektrokolo splňuje parametry jízdního kola nebo se již jedná o motorové vozidlo, je v současné době při dohledové činnosti Policie ČR značně obtížné. Technické silniční kontroly, které Policie ČR provádí podle § 6a an. zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů, jsou blíže upraveny v prováděcí vyhlášce č. 82/2012 Sb.. Způsob jejich realizace se podle této vyhlášky týká prakticky pouze motorových vozidel.

VOZIDLO	
V 1.3	Zajistit nízkorychlostní vážení vozidel.

V roce 2019 bylo provedeno celkem 4536 (+ 1737) kontrol celkové hmotnosti nákladních vozidel registrovaných v ČR, z toho **49 % (+ 5 %) vozidel bylo přetíženo**. Přetíženo bylo **70 % kontrolovaných zahraničních vozidel EU/EHP/Švýcarsko. 62,5 % kontrolovaných vozidel 3. zemí**. Přetížení vozidel negativně ovlivňuje nejen zatížení a stav pozemních komunikací, ale i bezpečnost a plynulost silničního provozu a životní prostředí.

Nízkorychlostní vážení	Počet kontrol vozidel ČR	Z toho zjištěno překročení hmotnosti	Počet kontrol vozidel EU/EHP/Švýcarsko	Z toho zjištěno překročení hmotnosti	Počet kontrol vozidel 3. země	Z toho zjištěno překročení hmotnosti	Řidič vozidla ČR se odmítá podrobit kontrolnímu vážení	Řidič vozidla EU/EHP/Švýc. se odmítá podrobit kontrolnímu vážení	Řidič vozidla 3. země se odmítá podrobit kontrolnímu vážení
Praha	126	103	345	8	9	8	2	2	0
Středočeský	69	28	30	2	2	2	0	0	0
Jihočeský	370	107	46	0	0	0	6	0	0
Plzeňský	208	130	24	0	0	0	2	0	0
Ústecký	376	164	38	0	0	0	0	0	0
Královéhradecký	210	71	21	1	1	1	0	0	0
Jihomoravský	524	235	145	2	3	2	5	0	0
Moravskoslezský	224	92	224	0	0	0	10	5	0
Olomoucký	418	117	43	1	5	1	7	0	0
Zlínský	156	140	233	6	6	6	0	0	0
Vysočina	46	8	12	0	1	0	0	0	0
Pardubický	35	21	2	0	0	0	0	0	0
Liberecký	12	3	1	0	0	0	0	0	0
Karlovarský	25	12	1	0	0	0	2	0	0
Celkem ČR	2799	1231	1165	20	27	20	34	7	0



## VOZIDLO

### V 1.4

Zajištění dohledu Policie ČR nad provozovateli silniční dopravy podle zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě.

Oproti roku 2018 došlo v roce 2019 ke **zvýšení počtu zjištěných závad u řidičů vozidel přepravy osob**. V průměru byla závada zjištěna u 35 % (+ 4 %) vozidel. Nejvíce v Praze (44 %) a v Jihočeském kraji (41 %).

Počet zjištěných závad u řidičů nákladní dopravy byl 16 %. Nejvíce v Jihočeském kraji (22 %), Královéhradeckém kraji (22 %) a Ústeckém kraji (21 %).

Kontrolována byla i vozidla podle Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí ADR. Největší procento zjištěných závad bylo v Královéhradeckém kraji (25 %), V Praze a Libereckém kraji (22 %).

	Počet zkontrolovaných řidičů vozidel přepravy osob	Z toho počet zjištěných závad	Počet zkontrolovaných řidičů vozidel nákladní dopravy	Z toho počet zjištěných závad	Počet zkontrolovaných vozidel podle dohody ADR	Z toho počet zjištěných závad
Praha	687	304	2499	406	95	21
Středočeský	123	16	2927	408	150	18
Jihočeský	427	174	4948	1089	39	6
Plzeňský	78	18	4432	615	128	10
Ústecký	96	24	3604	745	163	12
Královéhradecký	120	40	1127	244	63	16
Jihomoravský	166	51	4849	950	340	34
Moravskoslezský	58	6	3171	337	66	6
Olomoucký	62	12	3105	339	25	2
Zlínský	31	10	594	115	63	10
Vysočina	28	1	3087	343	96	14
Pardubický	2	0	1518	156	61	2
Liberecký	60	19	1319	242	59	13
Karlovarský	6	2	549	91	46	4
Celkem ČR	1944	677	37729	6080	1394	168



## C. OPATŘENÍ "Ú": BEZPEČNÉ CHOVÁNÍ ÚČASTNÍKŮ SILNIČNÍHO PROVOZU

### 1. RYCHLOST

ÚČASTNÍK	
Ú 2.1	Preventivně informační aktivity zaměřit na dodržování nejvyšší dovolené rychlosti, s důrazem na rozvoj bezpečného chování.

Dne 3. dubna 2019 proběhla v rámci celé Evropy dopravně bezpečnostní akce "*Speed Marathon*" zaměřená na prevenci a kontrolu rychlosti vozidel, kterou organizovala mezinárodní organizace TISPOL. S vytipováním míst pro měření rychlosti pomáhala i veřejnost.

Policie se v roce 2019 věnovala v rámci prevence, kromě jiného, též bezpečnému chování řidičů, zejména motocyklistů a mladých řidičů, se zvláštním důrazem na rychlostní chování a důsledky nedodržení rychlosti (akce "*Začneme spolu, kolama dolů*", Veletrh dopravní prevence – besedy s motocyklisty, besedy pro střední školy – budoucí řidiče, např. „*Dojed' bezpečně*“ apod.)

Na nebezpečné situace se zaměřil např. i projekt „*Crash!!!*“ Krajského ředitelství Policie ČR Moravskoslezského kraje. Jedná se o interaktivní výstavu, jejímž cílem je upozornit na rizikové situace v silničním provozu.

Policie ČR se rovněž v poslední době intenzivně zaměřuje na nevěnování se řízení – zejména používání mobilních telefonů za jízdy (v dohledové činnosti i v rámci prevence - např. ve spolupráci s Českou kanceláří pojistitelů v rámci projektu „*Nepozornost zabíjí*“).

ÚČASTNÍK	
Ú 6.1	Kontroly ze strany Policie ČR intenzivně zaměřit na dodržování pravidel silničního provozu, zejména:  RYCHLOST ❖ Kontrolovat dodržování rychlostních limitů a dodržování nejvyšší dovolené rychlosti jízdy řidiči všech motorových vozidel; pro kontrolu dodržování nejvyšší povolené rychlosti vozidla využívat i kontrol tachografů a dohledu v pohybu.

Počet dopravních nehod zaviněných z důvodu nepřiměřené rychlosti motorového vozidla (12 993)<sup>10</sup> se oproti loňskému roku snížil o 343 nehod. **Počet usmrcených osob (188) meziročně klesl o 26 osob (tj. o 12 %), počet těžce zraněných (521) klesl o 123 osob (tj. o 19 %).**

<sup>10</sup> Celkem bylo z rychlostních dopravních nehod (motorová i nemotorová vozidla) v roce 2019 usmrceno 195 (-23) osob a 573 (-140) těžce zraněno.

Pro srovnání uvádíme i tříleté porovnání počtu rychlostních dopravních nehod a počtu usmrčených a těžce zraněných osob při rychlostních dopravních nehodách motorových vozidel v jednotlivých krajích (viz grafy 4 a 5).

**Nepřiměřená rychlost byla v roce 2019 hlavní příčinou 15 % dopravních nehod a 36 % usmrcení osob při dopravní nehodě.** I když rychlost není nejčastější příčinou dopravních nehod, i nadále patří k nejčastějším příčinám usmrcení účastníků silničního provozu.

Vysoký počet usmrčených osob z rychlostních nehod je dlouhodobě evidován zejména ve Středočeském kraji (v roce 2019 35 osob, tj. 18,6 % z celkového počtu). V roce 2019 byl zaznamenán vysoký počet usmrčených osob i v Jihočeském kraji (30 usmrčených osob, tj. 16 % z celkového počtu).



*Foto: Ředitelství služby dopravní policie*

Většina rychlostních nehod se stala mimo obec (z důvodů státoprávního uspořádání nebyla započítána data z hl. města Prahy), výjimkou je Moravskoslezský kraj, kde v obci bylo usmrceno 56,1 % osob a Královéhradeckého kraje (50,1 %).

V roce 2019 kontrolovala Policie ČR také dodržování nejvyšší povolené rychlosti. Zkontrolováno bylo celkem 13 930 tachografů, z toho zjistila 1 504 překročení nejvyšší povolené rychlosti (tj. cca 11 %).

Nejvíce zjištěných nedostatků (85 % všech kontrolovaných vozidel) bylo v Jihomoravském kraji a 54 % v Jihočeském kraji.

ÚČASTNÍK	
Ú 6.3	Měření rychlosti, včetně tzv. úsekové rychlosti a kontrola dodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly pomocí kamerového dohledu, zejména na dálnicích a silnicích I. tříd.

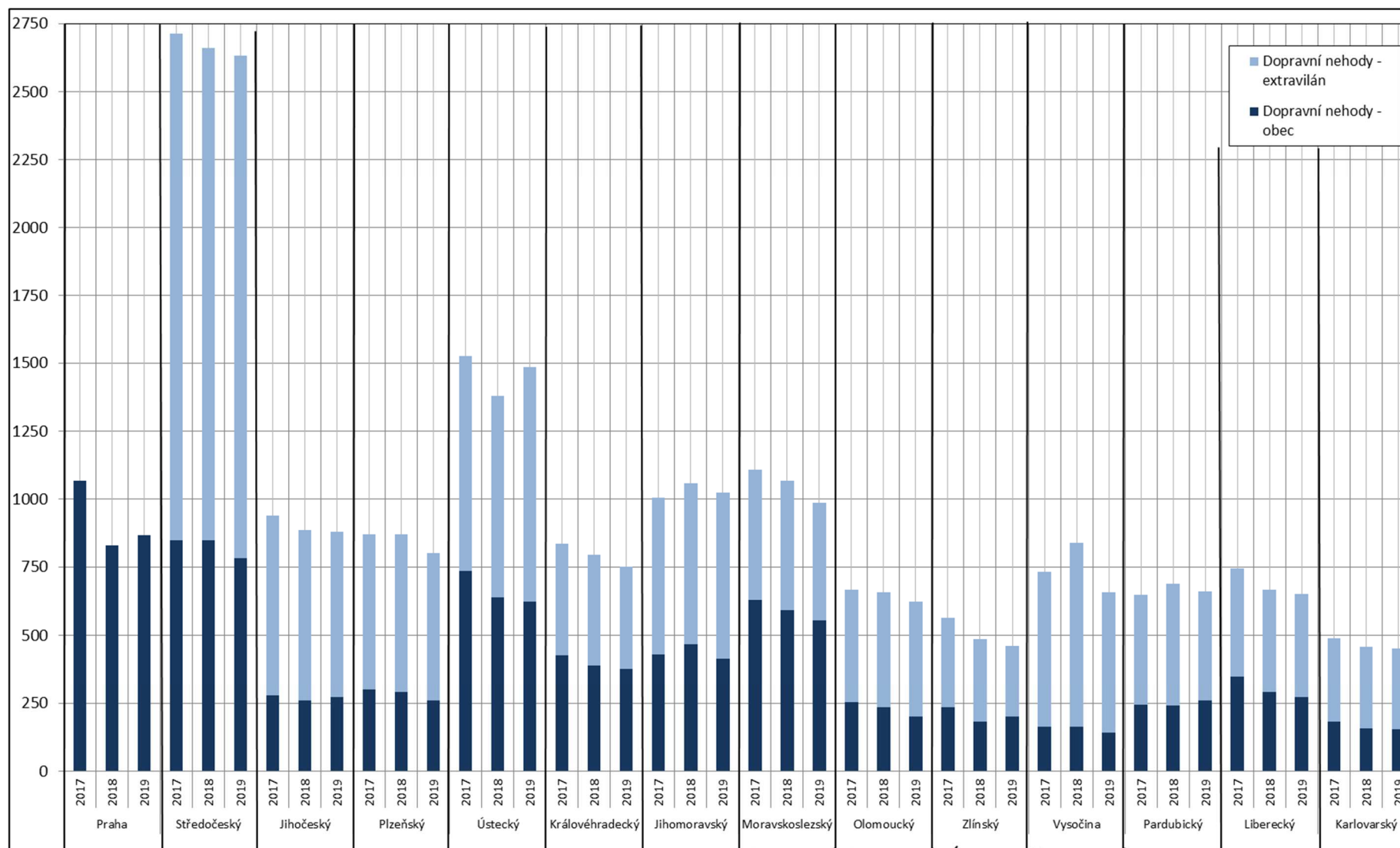
V působnosti Policie ČR je v současné době **19 kamerových systémů pro měření rychlosti** – nejvíce na Vysočině (5), v Praze a Ústeckém kraji 4, po 2 pak ve Středočeském, Plzeňském, Moravskoslezském kraji. V roce bylo zkontrolováno prostřednictvím kamer nejméně 16,5 mil vozidel<sup>11</sup>. U 241 712 vozidel bylo zjištěno překročení nejvyšší dovolené rychlosti. Počet zjištěných přestupků tak představuje cca 1,5 %, což je cca o 0,5 % více než v roce 2018.

Předpoklad pro kontrolu bezpečné vzdálenosti (viz opatření Ú 7.5 - Prověřit možnosti legislativní úpravy definování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly) nebyl ze strany gestora (Ministerstva dopravy) v roce 2019 naplněn. Kontrola dodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly ze strany Policie ČR byla tedy tímto limitována. Návrh novely zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů, který upřesňuje obecně upravenou

<sup>11</sup> Některé kamery nejsou vybaveny zařízením pro zaznamenání počtu vozidel.

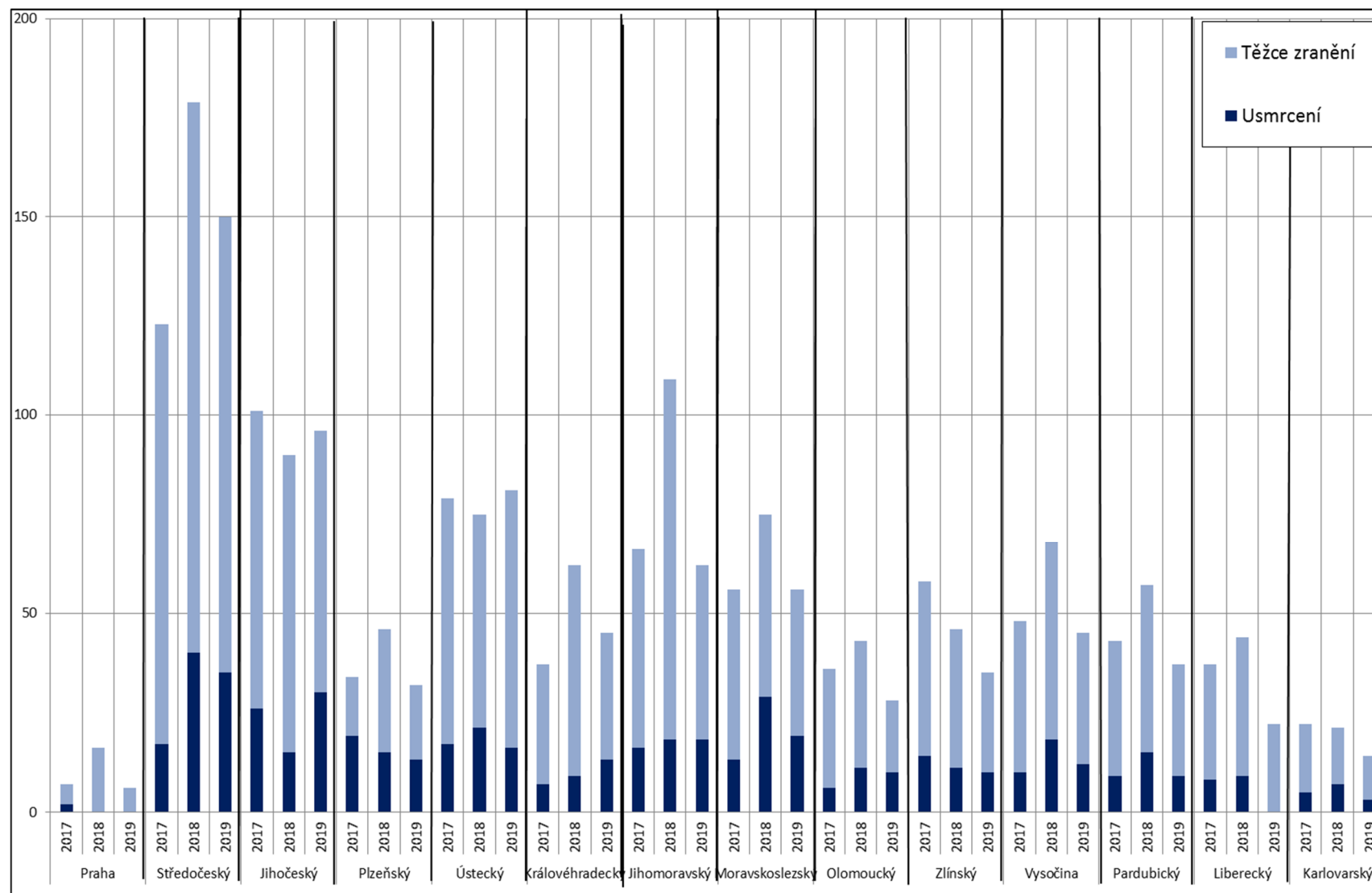
bezpečnou vzdálenost, byl předložen do legislativního procesu počátkem roku 2019, vládě byl předložen v květnu 2020. Návrh zakotvuje skutkovou podstatu přestupku postihující porušení povinnosti dodržovat bezpečnou vzdálenost a rovněž zakotvuje kvalifikovanou skutkovou podstatu postihující závažné porušení této povinnosti spočívající v tom, že řidič při rychlosti vyšší než 80 km/h neponechá za před ním jedoucím vozidlem alespoň 30 metrů. V případě nákladních vozidel, autobusů, zvláštních vozidel a dlouhých jízdních souprav jedoucích po dálnici nebo silnici pro motorová vozidla se stanoví, že při rychlosti vyšší než 50 km/h musí ponechat za před ním jedoucím vozidlem alespoň 50 metrů a současně se zakotvuje skutková podstata přestupku postihující porušení této specifické povinnosti. Navržené změny umožní postihovat porušování povinnosti dodržovat bezpečnou vzdálenost i v běžném provozu, tj. nikoli až v okamžiku, kdy dojde k dopravní nehodě. Kromě uložené pokuty budou za závažné porušení povinnosti dodržet bezpečnou vzdálenost řidiči zaznamenány 4 body.

Graf 4: Počet rychlostních dopravních nehod motorových vozidel v jednotlivých krajích 2017 – 2019



Pozn.: při posuzování nehodovosti a jejich následků v jednotlivých krajích je třeba zohlednit rozlohu a strukturu silniční sítě, hustotu provozu a další specifika daného kraje

Graf 5: Počet usmrcených a těžce zraněných osob při rychlostních dopravních nehodách motorových vozidel v jednotlivých krajích 2017 – 2019



Pozn.: při posuzování nehodovosti a jejich následků v jednotlivých krajích je třeba zohlednit rozlohu a strukturu silniční sítě, hustotu provozu a další specifika daného **kraje**

## 2. ALKOHOL A JINÉ NÁVYKOVÉ LÁTKY

ÚČASTNÍK	
Ú 3.1	Preventivně informační aktivity zaměřit na nebezpečí plynoucí z užívání alkoholu, jiných návykových látek a léků pro všechny účastníky silničního provozu.

I v roce 2019 proběhla **celostátní kampaň** nazvaná „*Řídím, piju nealko pivo*“, která je realizována od roku 2012 ve spolupráci s Ministerstvem dopravy, oddělením BESIP a Českým svazem pivovarů a sladoven. Cílem kampaně je informovat řidiče o rizicích spojených s řízením vozidla po požití alkoholu a motivovat je k zodpovědnému chování na pozemních komunikacích. V roce 2019 probíhala kampaň v rámci běžného výkonu služby nebo při plánovaných dopravně bezpečnostních akcích, a to zejména v období velikonočních svátků a letních prázdnin.

Kromě toho probíhala i řada krajských preventivních aktivit zaměřených na řízení pod vlivem alkoholu – např. „Piješ, řídíš, zabíjíš“ v Plzeňském kraji, projekt pro středoškoláky „*Nedej pokušení šanci*“ zaměřený na alkohol aj. návykové látky v Jihomoravském kraji, „*Alkohol zabíjí*“ v Olomouckém kraji, projekt „*Víš, že řídíš pod vlivem?*“ v Zlínském kraji a další. Dále též opatření Ú2.6.

ÚČASTNÍK	
Ú 6.1	Kontroly ze strany Policie ČR intenzivně zaměřit na dodržování pravidel silničního provozu, zejména:  ALKOHOL A JINÉ NÁVYKOVÉ LÁTKY u řidičů vozidel a nemotorizovaných účastníků silničního provozu

### ALKOHOL

Policie ČR v roce 2019 evidovala<sup>12</sup> **4 627 dopravních nehod** (+ 1 oproti roku 2018) **zaviněných pod vlivem alkoholu**, při kterých bylo **usmrceno 53 osob** (- 9 oproti roku 2018).

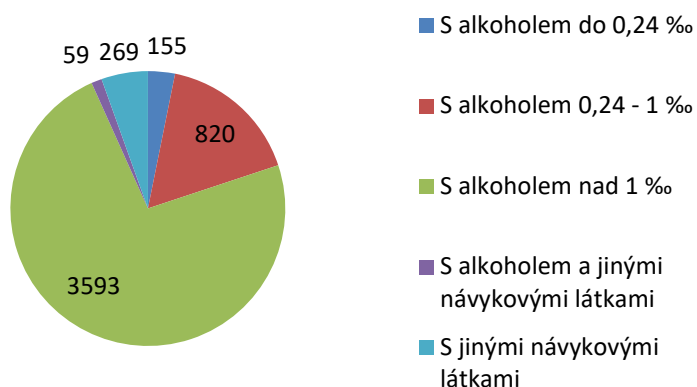
Dalších **2 187 osob** (- 82 osob) **bylo zraněno** (z toho 222 těžce).

Nejvíce dopravních nehod s alkoholem bylo zjištěno ve Středočeském (587), Jihomoravském (485), Moravskoslezském kraji (446) a v Praze (430). Nejvíce usmrcených osob (15 %) při těchto nehodách bylo zjištěno na území Jihomoravského a Olomouckého kraje (8 osob).

**Nejvyšší podíl zaviněných nehod, kdy viník byl pod vlivem alkoholu, byl (stejně jako loni) u cyklistů, kteří pod vlivem alkoholu zavinili 30 % (+ 3 %) z celkového počtu jimi zaviněných nehod.**

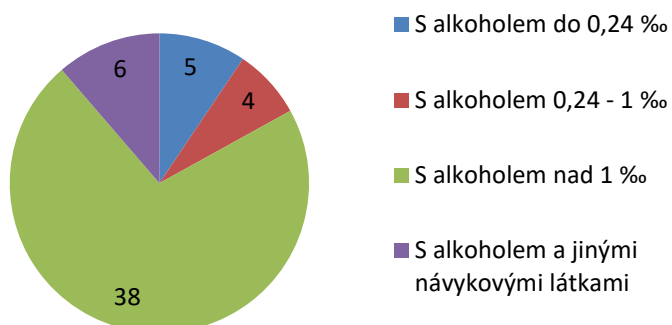
<sup>12</sup> Zdroj: Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2018; data z jednotlivých krajských ředitelství Policie ČR (dopravní nehody zaviněné řidiči vozidel), statistické sestavy Policie ČR.

**Graf 6: Dopravní nehody se zjištěným alkoholem aj. návykovými látkami u viníků nehody v roce 2019**

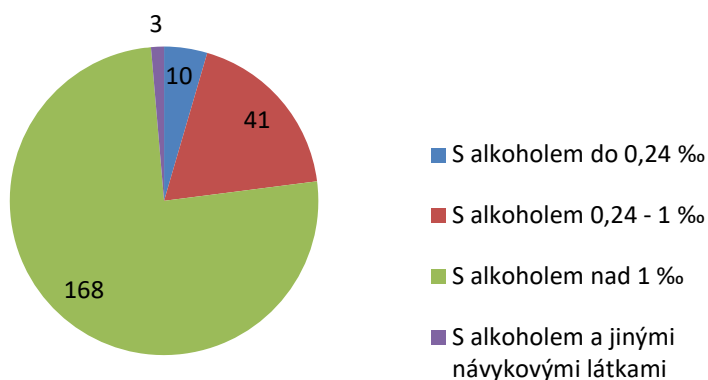


**U 78,6 % (!) dopravních nehod, u kterých byl v roce 2019 zjištěn alkohol, byla zjištěna hodnota alkoholu u viníka dopravní nehody 1 ‰ a více. Tento stav se dlouhodobě nemění.**

**Graf 7: Usmrcení z dopravních nehod se zjištěným alkoholem u viníka nehody v roce 2019**



**Graf 8: Těžce zranění z dopravních nehod se zjištěným alkoholem u viníka nehody v roce 2019**



Police ČR z důvodu řízení motorového vozidla pod vlivem alkoholu **zadržela** v roce 2019 **5614 (- 281) řidičských průkazů** (z toho 3 588 při dohledové činnosti a 2 026 při šetření dopravních nehod).

V roce 2019 bylo službou dopravní policie **zjištěno při dohledu požití alkoholu u 6 572 (- 419) řidičů**<sup>13</sup> motorových vozidel.

Dalších 18 019 (+ 12 68) přestupků podle § 125c odst. 1 písm. b), c), d) zákona č. 361/2001 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů (tj. alkohol aj. návykové látky v silničním provozu), oznámila v roce 2019 služba pořádkové policie.

	Počet DN pod vlivem alkoholu	Počet usmrcených při DN pod vlivem alkoholu	Počet TZ při DN pod vlivem alkoholu	Počet LZ při DN pod vlivem alkoholu	Počet zadržených ŘP - dohled (alkohol)	Počet zadržených ŘP - DN (alkohol)	Počet případů oznámených jako přestupek (alkohol)	Počet případů řešených jako trestný čin (alkohol)
Praha	430	2	9	133	119	221	339	58
Středočeský	587	6	29	226	569	219	801	182
Jihočeský	391	0	31	184	339	153	525	179
Plzeňský	332	1	13	162	183	131	255	67
Ústecký	360	5	15	110	228	115	233	113
Královéhradecký	236	6	9	87	199	197	308	43
Jihomoravský	485	8	27	238	456	102	804	164
Moravskoslezský	446	6	15	184	350	115	478	123
Olomoucký	295	8	15	131	212	104	316	140
Zlínský	244	1	8	141	394	192	497	151
Vysočina	162	2	15	83	137	88	119	54
Pardubický	247	5	16	121	131	100	146	65
Liberecký	226	0	8	104	150	85	156	85
Karlovarský	186	3	12	61	121	204	71	100
Celkem ČR	4627	53	222	1965	3588	2026	5048	1524

<sup>13</sup> Ředitelství služby dopravní policie – Přehled o činnosti dopravní policie za rok 2019, data z Krajských ředitelství Policie ČR.



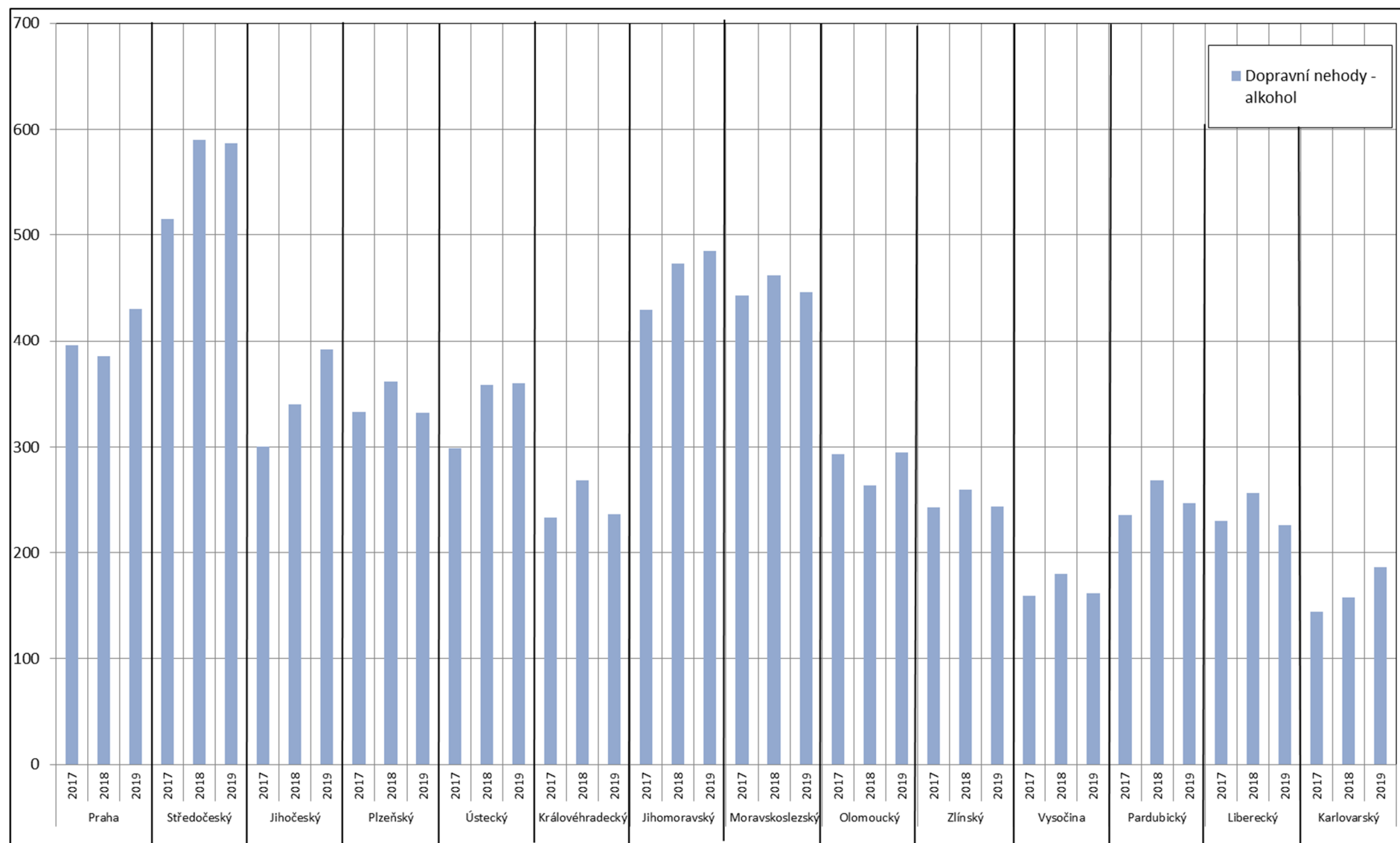
Celkem **1 112 osob** (- 28) bylo v roce 2019 přistiženo Policií ČR za **maření výkonu úředního rozhodnutí**<sup>13</sup>, resp. porušení zákazu řízení motorového vozidla z důvodů řízení pod vlivem návykových látek.

**Trestný čin maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázaní (§ 337 trestního zákoníku)**

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
§ 337 odst. 1 písm. a) tr. zák.	2160	1599	1323	1149	1120	1140	1112

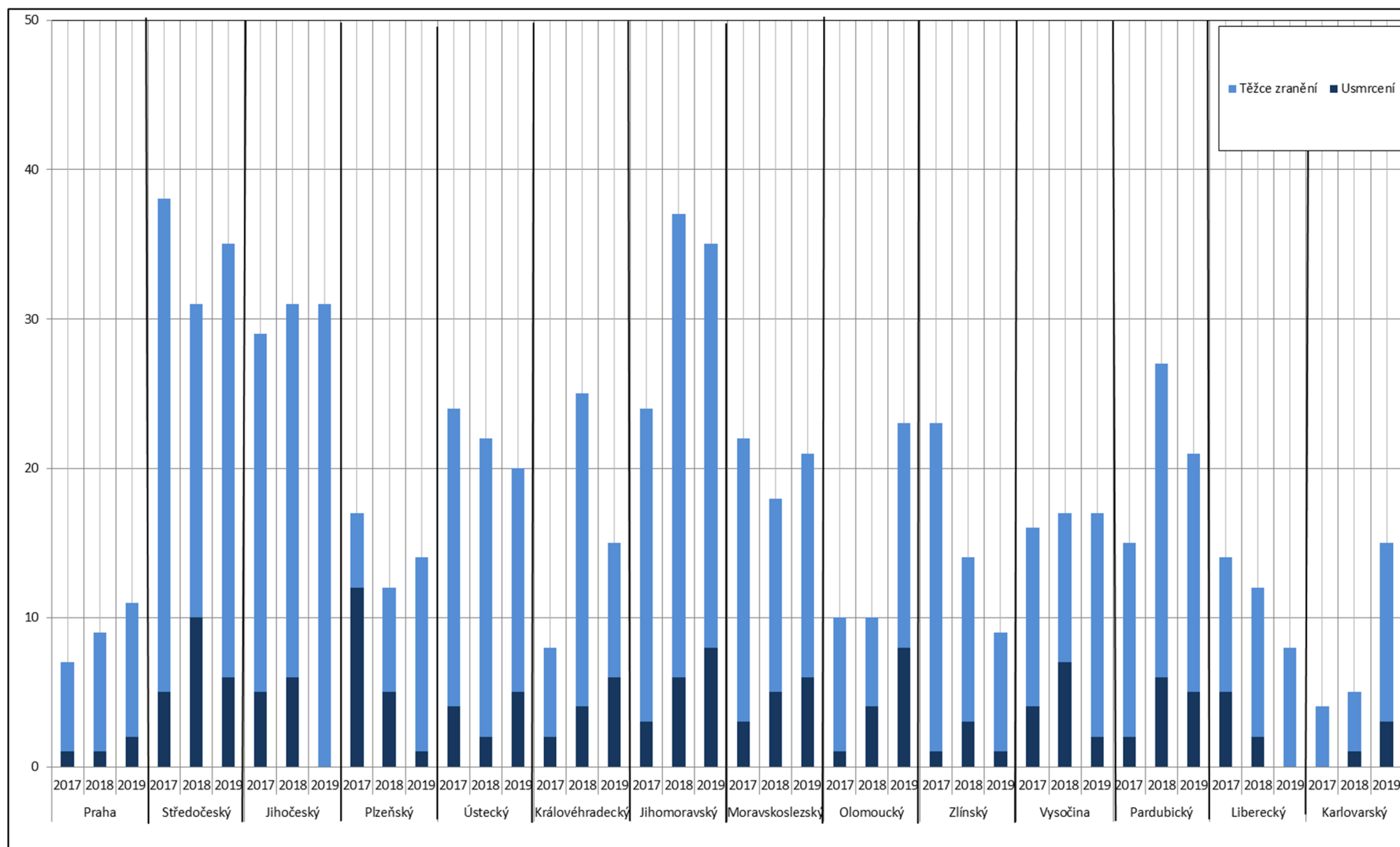
S ohledem na vysoký počet případů řízení vozidel pod vlivem alkoholu zjištěných při dohledové činnosti i při dopravních nehodách, jakož i vysoký počet případů maření výkonu úředního rozhodnutí zůstává intenzivní kontrola řízení vozidla pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek prioritou i pro další období.

Graf 9: Počet dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu v jednotlivých krajích 2017 – 2019



Pozn.: při posuzování nehodovosti a jejich následků v jednotlivých krajích je třeba zohlednit rozlohu a strukturu silniční sítě, hustotu provozu a další specifika daného kraje.

Graf 10: Počet usmrcených a těžce zraněných osob při dopravních nehodách zaviněných pod vlivem alkoholu v jednotlivých krajích 2017 – 2019



Pozn.: při posuzování nehodovosti a jejích následků v jednotlivých krajích je třeba zohlednit rozlohu a strukturu silniční sítě, hustotu provozu a další specifika daného kraje.

## JINÉ NÁVYKOVÉ LÁTKY

**Pod vlivem jiných návykových látek** bylo v roce 2019 zaviněno **269** (+9 oproti roku 2018) dopravních nehod.

### Počet dopravních nehod pod vlivem jiných návykových látek

2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
37	44	51	64	78	112	133	164	163	172	239	260	301	251	231	260	269

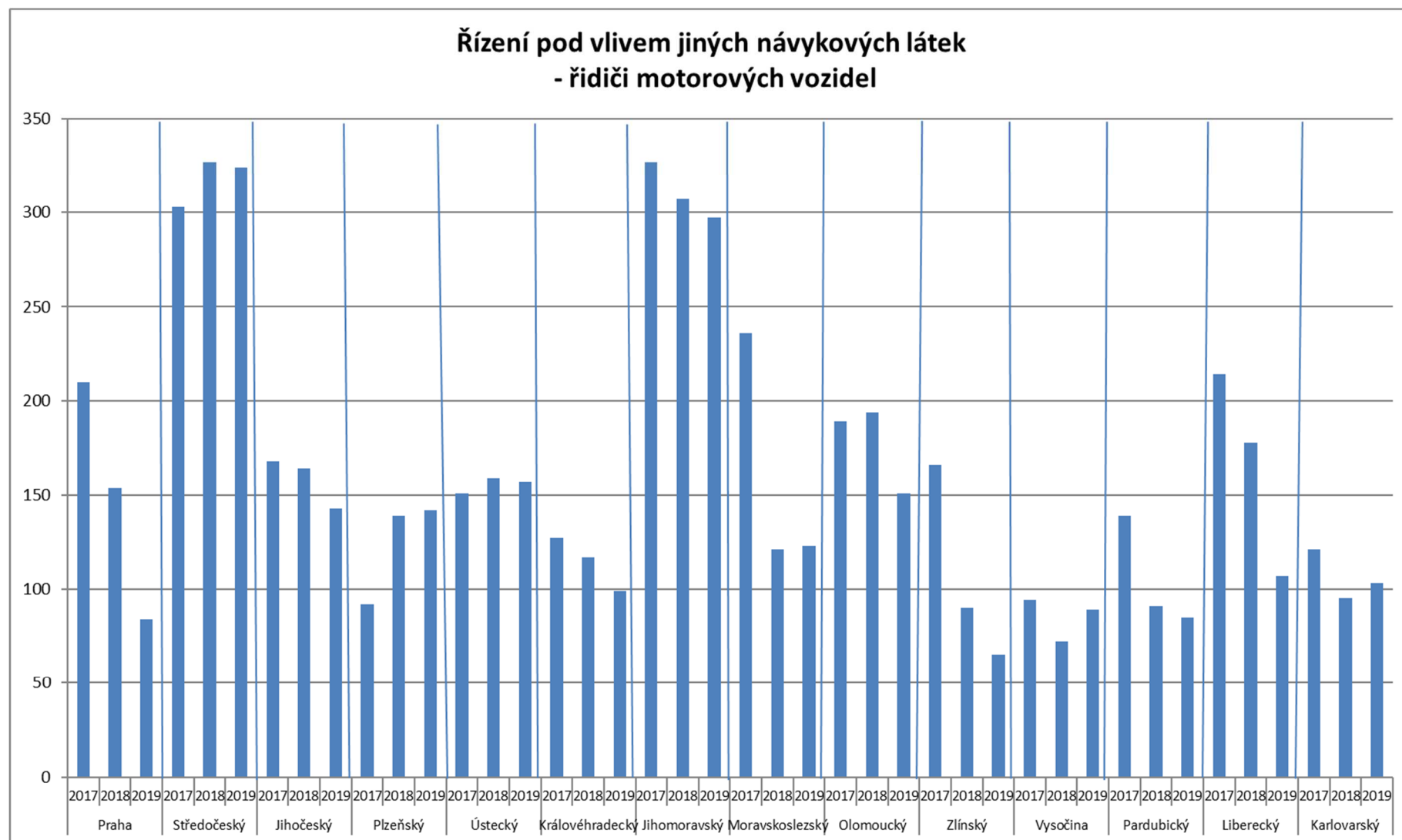
Nejvíce těchto nehod se v roce 2019 stalo ve Středočeském kraji (34) a Jihomoravském kraji (32), dále v Moravskoslezském kraji (30). Nejméně v kraji Vysočina (6) a v Olomouckém kraji (7).

Požítí návykových látek bylo **při dohledové činnosti** Policie ČR v roce 2019 zjištěno u **1 969** řidičů motorových vozidel (to je o 239 případů méně než v roce 2018).

Při dopravních nehodách pod vlivem jiných návykových látek bylo **usmrceno 9 osob** (o 5 méně než v roce 2018), 15 (- 10) osob bylo těžce zraněno.

	Počet DN pod vlivem jiných NL	Počet usmrcených při DN pod vlivem jiných NL	Počet TZ při DN pod vlivem jiných NL	Počet LZ při DN pod vlivem jiných NL	Počet zadržených ŘP - dohled (jiné NL)	Počet zadržených ŘP - DN (jiné NL)	Počet případů oznámených jako přestupek (NL)	Počet případů řešených jako trestný čin (NL)
Praha	24	0	2	9	40	7	83	1
Středočeský	34	0	0	14	81	11	318	6
Jihočeský	15	0	4	7	58	5	138	5
Plzeňský	21	1	0	8	42	4	96	46
Ústecký	18	3	1	10	42	2	134	23
Královéhradecký	16	0	0	4	62	6	99	0
Jihomoravský	32	1	3	30	82	1	256	41
Moravskoslezský	30	1	1	10	52	10	112	11
Olomoucký	7	0	0	3	19	6	73	78
Zlínský	12	1	2	7	19	9	25	40
Vysočina	6	0	0	1	44	2	87	2
Pardubický	16	0	2	8	36	6	84	1
Liberecký	25	1	0	14	43	2	99	8
Karlovarský	13	1	0	2	53	4	83	20
Celkem ČR	269	9	15	127	673	75	1687	282

Graf 11: Počet zjištěných případů řízení pod vlivem jiných návykových látek řidiči motorových vozidel v jednotlivých krajích 2017 – 2019



Pozn.: při posuzování nehodovosti a jejich následků v jednotlivých krajích je třeba zohlednit rozlohu a strukturu silniční sítě, hustotu provozu a další specifika daného kraje.

### 3. CHODCI

ÚČASTNÍK	
Ú 2.	Preventivně informační aktivity zaměřit na zranitelné účastníky silničního provozu s přihlédnutím k prioritám prevence v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu stanoveným na daný kalendářní rok v rámci resortu MV – podpora preventivních aktivit v gesci jiných subjektů a podpora dohledu ze strany Policie ČR (Ú 6.1) A. <u>chodci</u> (Ú 2.7) B. motocyklisté (Ú 2.4) C. senioři (Ú 2.7) D. zádržné systémy (Ú 2.2)

V roce 2019 se Policie ČR velmi intenzivně věnovala především preventivním akcím zaměřeným na chodce, zejména děti a seniory, a na motocyklisty.

Preventivní projekt Policie ČR *"Zebra se za Tebe nerozhledne!"* zaměřený na chodce probíhá již několik let dvakrát ročně na celém území České republiky, a to vždy na začátku školního roku a v jeho druhé polovině. Cílem projektu je zejména osvojování si dodržování pravidel bezpečného přecházení vozovky a odbourávání mýtů o absolutní přednosti chodců na přechodu pro chodce. Při preventivní akci byl využíván i nový pracovní sešit pro žáky 3. a 4. tříd základních škol, s úkoly tematicky zaměřené na bezpečnost silničního provozu na každý týden školního roku.



**Viditelnost chodců** byla i v roce 2019 jednou z priorit v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Policie ČR v rámci své dohledové a preventivní činnosti informovala o legislativní povinnosti týkající se viditelnosti chodců mimo obec a distribuovala reflexní předměty. Policie rovněž kontrolovala vybavení vozidla reflexní vestou a osvětlení vozidel.

Viditelnosti a bezpečnému pohybu chodců v provozu se Policie ČR věnovala i při preventivně – informativních akcích (např. „Na červenou ne!“, „Pro nás bez motoru“, „Neriskuj zbytečně!“, při besedách pro seniory, přednáškové činnosti ve školách, na prezentačních akcích Integrovaného záchranného systému ve spolupráci s obcí či městem, s Týmem silniční bezpečnosti, nebo ve spolupráci s dalšími partnery (např. s BESIP Ministerstva dopravy „Kdo je vidět, vyhrává“, „Vidíme se“, „Bezpečně s Leopoldem“, „Vidět a být viděn“, ve spolupráci s obchodním centrem Nové Butovice a Nadačním fondem Kolečko akce „Rozhlédni se!“, apod.).

I v roce 2019 pokračoval projekt *„Není cesty zpět“*, jehož cílem bylo informovat obyvatele i návštěvníky Prahy o přednosti tramvají na přechodech pro chodce, které nejsou světelně řízeny. Preventivní akce probíhala formou přednášek v tramvajovém voze na vybraných obrátištích tramvají.



*Ilustrační foto: Muzeum Policie ČR*

Dopravní prevenci se velmi intenzívně věnuje i **Muzeum Policie ČR** – ať již v rámci komentovaných prohlídek expozice muzea, přednáškové činnosti, na dopravním hřišti, v rámci divadelního představení „Pohádkový semafor“ a „Kolo tety Berty“, nebo v rámci akcí pro veřejnost.

V roce 2019 se dopravní výchovy v Muzeu Policie ČR zúčastnilo 14 082 dětí z mateřských škol a prvního stupně základních škol.

Preventivní akce pro druhý stupeň základních škol, mládež a dospělé návštěvníky (včetně seniorů) se věnovaly zejména tématu používání cyklistických přileb, řízení pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek, viditelnost a bezpečné přecházení. Pro rodiče dětí byla připravena edukace zaměřená na bezpečnou přepravu dětí ve vozidle.

Prevence zaměřená na bezpečný pohyb osob v provozu na pozemních komunikacích byla i v loňském roce součástí velkých akcí jako je „**Ledová Praha**“ (1. – 3. 2.; 2 269 osob), „**Pražská muzejní noc**“ (8. 6.; 5 558 osob) a „**Dne dopravní výchovy**“ v rámci Evropského týdne mobility ve spolupráci s BESIP (18. 9.; 947 dětí).

Policie ČR se rovněž zapojila do projektu "**EDWARD**", který je od roku 2016 součástí Evropského týdne mobility. European Day Without a Road Death (EDWARD) je celoevropským projektem organizace TISPOL, jeho cílem je, aby alespoň jeden den v roce nezhynul na silnicích Evropské unie ani jeden člověk v souvislosti s dopravní nehodou. V roce 2019 byl projekt odstartován z Prahy. V rámci akce může každý učinit osobní závazek vůči bezpečnosti silničního provozu a složit tzv. Slib bezpečnosti. Složením slibu bezpečnosti vyjádřil podporu projektu i policejní prezident brig. gen. Mgr. Jan Švejdar, ředitel služby dopravní policie PPČR plk. Mgr. Bc. Jiří Zlý, podporu projektu vyjádřil i ministr vnitra Jana Hamáček.

V roce 2019 a 2020 připravila Bezpečně na silnicích, o.p.s. v rámci projektu „**Markétina dopravní výchova**“ metodické semináře dopravní výchovy určené policejním preventistům a strážníkům pro jejich preventivní a osvětovou práci v mateřských a základních školách, případně pro preventivně osvětové akce určené pro veřejnost (např. Dny s Integrovaným záchranným systémem apod.).

Pro semináře, které zahrnovaly teoretickou i praktickou přípravu, byl zpracován metodický manuál, který navazuje na didaktický materiál "Markétina dopravní výchova". Na zpracování metodického manuálu se podílelo i Ministerstvo vnitra ČR, Policie ČR a Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy ČR. Policisté a strážníci byli v rámci semináře vybaveni Markétiným dopravním kufříkem, obsahujícím pracovní listy a didaktické pomůcky pro jednotlivá témata dopravní výchovy.

## ÚČASTNÍK

<b>Ú 6.1</b>	<p>Kontroly ze strany Policie ČR intenzivně zaměřit na dodržování pravidel silničního provozu, zejména:</p> <p><b>CHODCI</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Alespoň 2 kontrolní akce ročně na úrovni územního odboru tematicky zaměřené na chování chodců na pozemní komunikaci; kontrolní akce dle možností zkoordinovat i s obecní (městskou) policií.</li> </ul>
--------------	---

**V průměru 93,4 % střetů chodců s vozidlem se stalo v obci, z toho 75,8 % ve dne.**

V roce 2019 došlo k 3 265 (- 267 oproti roku 2018) střetům vozidla s chodcem (3 % všech policií evidovaných dopravních nehod).

Při dopravních nehodách bylo **usmrceno 93 chodců** (- 20 osob oproti roku 2018).

**Těžce zraněno** bylo v roce 2019 **439 chodců** (- 78 oproti roku 2018). Meziročně došlo k největšímu poklesu v Praze (- 17 usmrcených osob).

V roce 2019 **zavinili chodci 1 079** (- 82) dopravních nehod.

	Pocet DN - střet vozidla s chodcem	z toho v obci	v obci v noci	mimo obec v noci	Pocet usmrcených chodců	z toho děti do 15 let	Pocet usmrcených chodců v obci	v obci v noci	mimo obec v noci	na přechodu pro chodce
Praha	554	554	161	0	8	0	8	5	0	1
Středočeský	360	318	68	21	8	0	4	1	3	1
Jihočeský	165	151	33	5	8	0	4	3	2	2
Plzeňský	196	185	47	3	2	0	1	0	0	1
Ústecký	295	275	53	6	8	0	6	2	0	2
Královéhradecký	158	142	31	9	6	1	4	1	1	2
Jihomoravský	387	357	89	19	13	0	8	4	3	3
Moravskoslezský	325	307	84	12	11	0	9	4	2	6
Olomoucký	159	146	38	8	8	1	3	1	5	0
Zlínský	182	167	44	5	3	0	2	0	1	0
Vysočina	117	108	23	4	9	1	4	1	4	1
Pardubický	106	95	22	6	5	0	1	1	3	0
Liberecký	161	154	30	2	1	0	1	0	0	0
Karlovarský	100	90	15	4	3	0	3	2	0	1
<b>Celkem ČR</b>	<b>3 265</b>	<b>3 049</b>	<b>738</b>	<b>104</b>	<b>93</b>	<b>3</b>	<b>58</b>	<b>25</b>	<b>24</b>	<b>20</b>

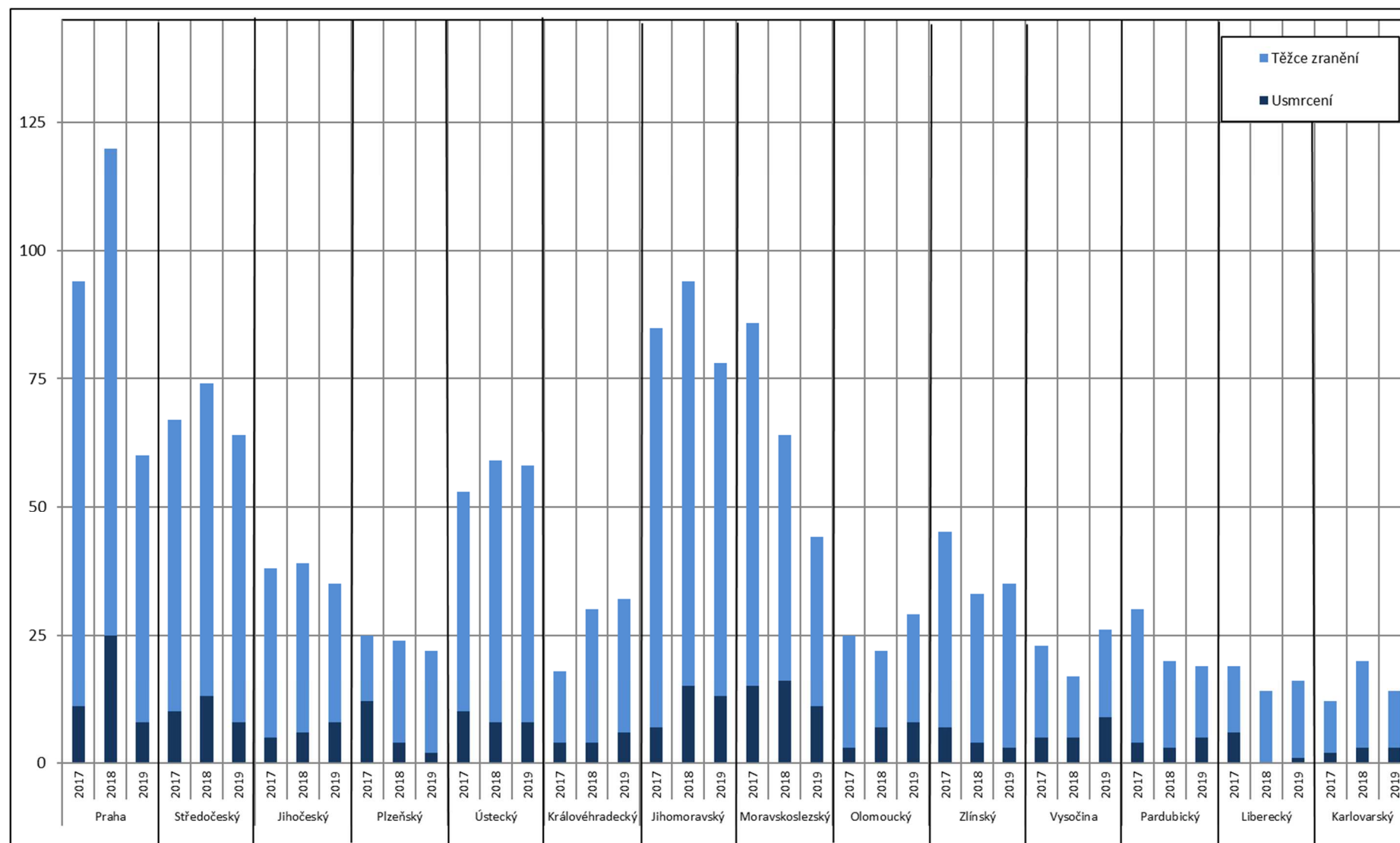


	<b>Těžce zraněno</b>	<b>z toho dětí do 15 let</b>	<b>Počet těžce zraněných chodců v obci</b>	<b>v obci v noci</b>	<b>mimo obec v noci</b>	<b>na přechodu pro chodce</b>	<b>Lehce zraněno</b>	<b>z toho dětí do 15 let</b>	<b>Počet lehce zraněných chodců v obci</b>	<b>v obci v noci</b>	<b>mimo obec v noci</b>	<b>na přechodu pro chodce</b>	<b>Počet chodců vlnků DN pod vlivem ak. či jiných NL</b>
Praha	52	4	52	18	0	32	472	90	472	133	0	221	52
Středočeský	56	13	46	7	7	16	284	77	259	57	10	135	8
Jihočeský	27	5	26	6	0	12	130	30	121	23	1	57	5
Plzeňský	20	0	18	5	1	5	159	35	152	36	1	54	8
Ústecký	50	10	41	18	1	23	246	80	233	39	6	98	5
Královéhradecký	26	4	23	7	1	16	123	38	111	23	8	44	5
Jihomoravský	65	8	56	15	7	37	331	80	315	78	7	149	27
Moravskoslezský	33	3	29	8	3	11	256	62	245	65	6	112	14
Olomoucký	21	4	18	8	2	5	136	39	129	32	4	57	6
Zlínský	32	4	29	11	2	14	149	34	138	33	2	56	6
Vysočina	17	3	15	3	1	5	102	23	96	20	1	44	2
Pardubický	14	2	11	2	2	6	82	16	78	20	1	34	3
Liberecký	15	2	14	2	1	6	150	45	144	30	2	60	6
Karlovarský	11	1	8	2	1	2	78	26	75	13	0	27	1
Celkem ČR	439	63	386	112	29	190	2 698	675	2 568	602	49	1 148	148

## Přechody pro chodce:

	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
<b>Usmrcení</b>	29	29	33	28	17	25	28	22	26	20
<b>Těžce zranění</b>	220	240	265	248	227	228	244	229	215	190
<b>Lehce zranění</b>	950	938	1005	951	1004	1089	1149	1175	1162	1148

Graf 12: Počet usmrcených a těžce zraněných chodců v jednotlivých krajích 2017 – 2019



Pozn.: při posuzování nehodovosti a jejich následků v jednotlivých krajích je třeba zohlednit rozlohu a strukturu silniční sítě, hustotu provozu a další specifika daného kraje

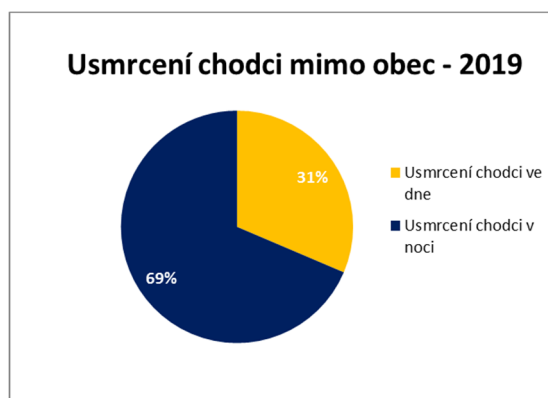
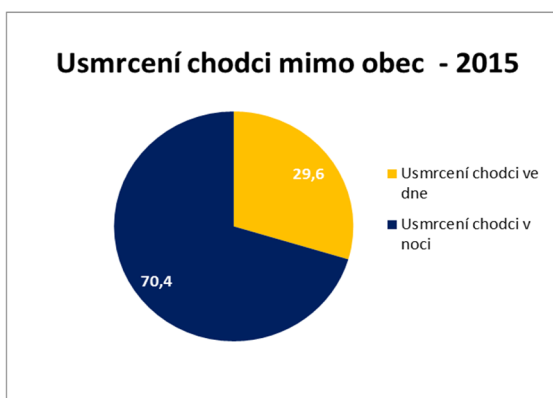
Dne 20. února 2016 nabyla účinnosti novela zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů (zákon č. 48/2016 Sb.), která kromě jiného zavedla legislativní povinnost týkající se viditelnosti chodců mimo obec<sup>14</sup>.

V porovnání s rokem 2015 došlo **mimo obec** ke **snížení počtu usmrcených chodců v noci (o 37 %) i ve dne (o 31 %)**.

**V roce 2019** došlo k meziročnímu poklesu usmrcených chodců v obci (ve dne o 30 %, v noci o 17 %), mimo obec v noci o 14 %. Stoupl však počet osob usmrcených v obci ve dne, a to o 3 osoby (37,5 %).

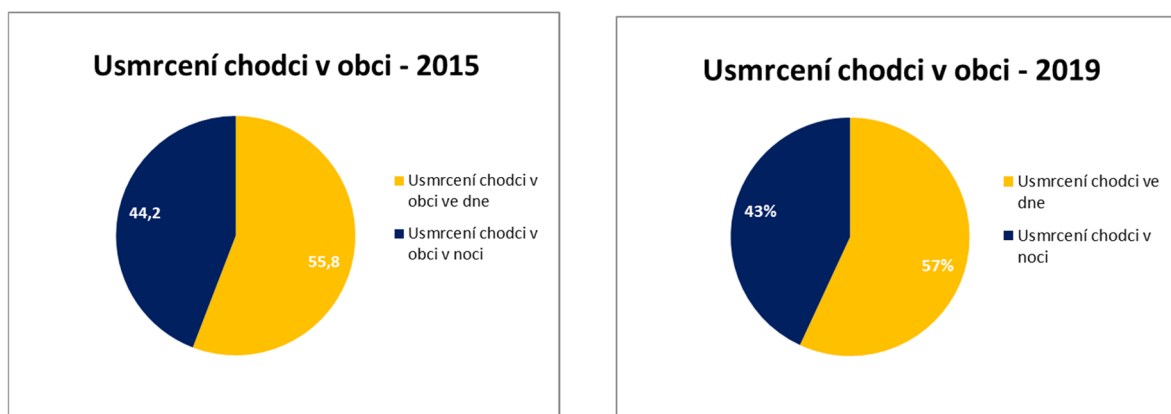
Usmrcení chodci		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
den	obec	49	46	38	43	39	44	47	33
	mimo obec	11	8	9	16	6	4	8	11
noc	obec	50	36	31	34	38	27	30	25
	mimo obec	36	44	34	38	28	26	28	24
Celkem		146	134	112	131	111	101	113	93

Grafy 13 - 14: Usmrcení chodci při dopravních nehodách mimo obec 2015 a 2019



<sup>14</sup> "Pohybuje-li se chodec mimo obec za snížené viditelnosti po krajnici nebo po okraji vozovky v místě, které není osvětleno veřejným osvětlením, je povinen mít na sobě prvky z retroreflexního materiálu umístěné tak, aby byly viditelné pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích."

Grafy 15 - 16: Usmrcení chodci při dopravních nehodách v obci 2015 a 2019



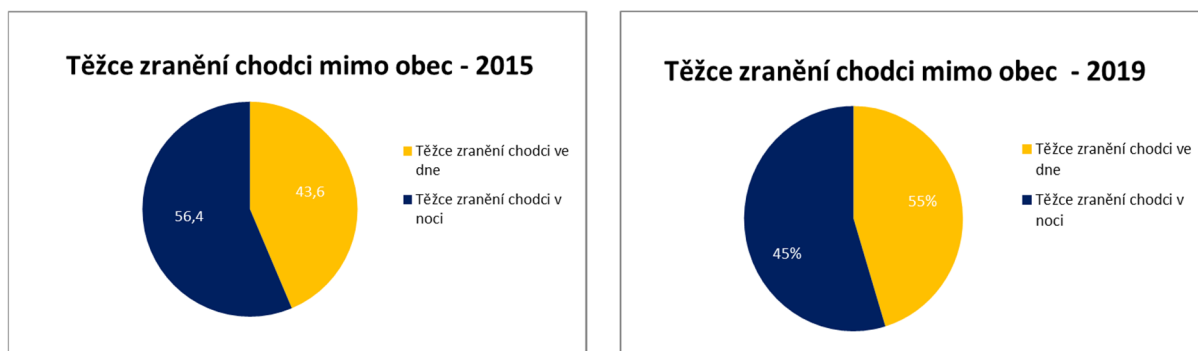
### Těžce zranění:

V porovnání s rokem 2015 došlo **mimo obec** ke **snížení počtu těžce zraněných chodců v noci (o 6 %)**, **ve dne se počet nezměnil**.

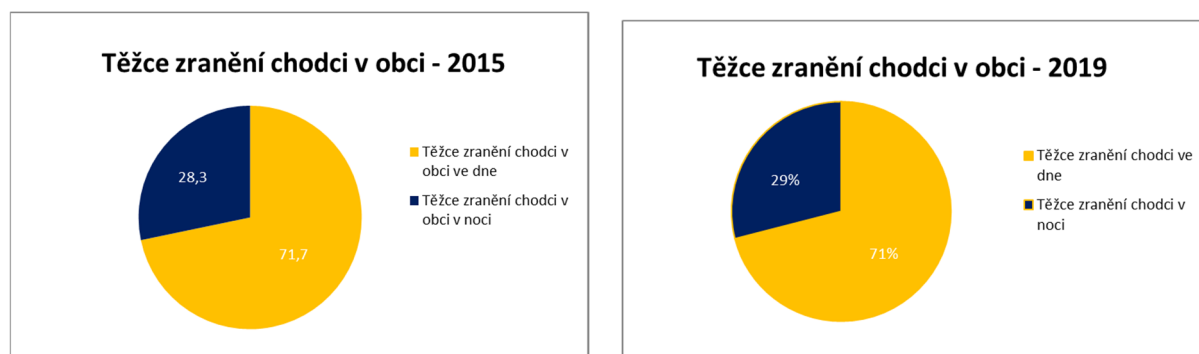
V roce 2019 došlo k meziročnímu poklesu těžce zraněných chodců v obci (ve dne o 21 % a v noci o 13 %), stoupl však počet těžce zraněných mimo obec (ve dne o 1 osobu, v noci 10 osob).

Těžce zranění chodci		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
den	obec	400	383	357	358	380	333	346	274
	mimo obec	32	36	24	24	32	27	23	24
noc	obec	200	178	178	141	149	137	129	112
	mimo obec	31	43	37	31	34	22	19	29
Celkem		663	640	596	554	595	519	517	439

Grafy 17 - 18 : Těžce zranění chodci při dopravních nehodách mimo obec 2015 a 2019



Grafy 19 - 20: Těžce zranění chodci při dopravních nehodách v obci 2015 a 2019



#### 4. CYKLISTÉ

ÚČASTNÍK	
Ú 2.5	Preventivně informační aktivity zaměřit na bezpečnou jízdu a viditelnost cyklistů a bezpečné převážení dětí na kole. (Zaměřit se zejména na osvětlení jízdního kola, technické požadavky na výbavu jízdní kola, používání přileb a reflexních pomůcek, řízení pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek, bezpečnou přepravu dětí.)

V rámci dopravně bezpečnostních akcí zaměřených na cyklisty zdůrazňovali policisté, tak jako každý rok, zejména význam ochranných pomůcek – **přileb a reflexních prvků** (celostátní akce ve spolupráci s Týmem silniční bezpečnosti „Na kole jen s přilbou“). Policisté informovali o zákonné povinnosti dětí a mládeže být vybaven při jízdě na kole cyklistickou přilbou a závažných důsledcích pro život a zdraví v případě nehody, pokud cyklista přilbu nepoužije.

Reflexní prvky byly rozdávány jak při dopravně bezpečnostních akcích (zejména neosvětleným cyklistům), tak při preventivních akcích zaměřených na tuto cílovou skupinu. Policisté se rovněž zaměřovali na povinnou **výbavu kola a správné osvětlení kola**.

V roce 2019 se policisté ve spolupráci se samostatným oddělením BESIP Ministerstva dopravy a dalšími partnery věnovali též novému fenoménu – **bezpečnému používání elektrokol a elektrokoloběžek**, včetně informování o rizicích jejich používání, zejména v souvislosti s nedovolenými úpravami (např. v rámci týdenní akce e-mobility na Výstavišti v pražských Holešovicích, e-salon apod.).

Policisté se podíleli i na dopravní výchově na základních školách či dopravních hřištích. Bezpečná cyklistika je i tématem besed se studenty základních a středních škol či besed zaměřených na seniory. Pod dozorem policistů probíhala i cyklistická soutěž, kterou každoročně pořádá oddělení BESIP Ministerstva dopravy „*Soutěž mladých cyklistů*“.

V Praze policisté uspořádali několik akcí zaměřených na cyklisty – např. na uživatele cyklistických stezek, kde jezdila preventivní cyklohlídka, na bezpečný pohyb dětí na kole či rodiny s dětmi („*Den dopravní bezpečnosti*“, „*S kolem bezpečně*“) apod.



**Ve Středočeském kraji** se policisté věnovali zejména dopravní výchově se zaměřením na malé cyklisty ve školách a mateřských školách, soutěži mladých cyklistů, ale i kontrolám cyklistů na pěší zóně a důležitosti ochranných pomůcek („Na kole jen s přilbou“).

**V Plzeňském kraji** jezdily policejní cyklohlídky na oblíbených trasách cyklistů („Bezpečně na Šumavě“, „Bezpečně na kole“ apod.).

**V Ústeckém kraji** se policisté při dopravně bezpečnostní akci na cyklostezce zaměřili na vybavení jízdního kola, zákaz alkoholu při řízení jízdního kola a viditelnost.

**V Libereckém kraji** se zaměřili na proškolení pedagogů (projekt „Markétina dopravní výchova“), edukaci žáků základních škol (besedy, semináře na dopravním hřišti, osvětové akce v obchodním centru), edukaci studentů středních škol, na používání přileb (projekt „Na kole jen s přilbou“) a bezpečnou jízdu na kole (projekt „Na kole bezpečně“, „Týden mobility – v Liberci jezdíme bezpečně“) a další.

**V Karlovarském kraji** se zaměřili na viditelnost, používání přileb a vybavení jízdního kola u cyklistů.

**V Jihomoravském kraji** propojili prevenci zaměřenou na cyklisty (cyklohlídky na cyklostezkách, interakce chodců a cyklistů, povinná výbava, pravidla silničního provozu) s prevencí proti krádežím jízdního kola.

**Ve Zlínském kraji** se zaměřili zejména na dopravní výchovu, pravidla silničního provozu, viditelnost a výbavu jízdního kola (projekt „Vidět a být viděn“, „Dopravní olympiáda“, „Den s Annou“) a cyklistické dovednosti („Třídní kolo malého cyklisty“, jízdy zručnosti).

**V Olomouckém kraji** se věnovali zejména viditelnosti a povinné výbavě („Být viděn i na kole“). **V Moravskoslezském kraji** povinné výbavě jízdních kol a nošení přileb.

**V Jihočeském kraji** se věnovali cyklistům zejména v letních měsících na cyklostezkách.

**V Pardubickém kraji** se věnovali cyklistům v rámci dopravně bezpečnostních akcí a Dne bezpečnosti a cyklistiky. **V kraji Vysočina** se cyklistům věnovali kromě bezpečnostních akcí i v rámci projektu „Hurá na kolo“.

Dopravně bezpečnostní osvětě se dlouhodobě věnují i v **Muzeu Policie ČR**. Školy i veřejnost zde mohou využít pro nácvik bezpečné jízdy na kole či koloběžce dopravní hřiště. Dospělým, zejména seniorům, byla doporučována cyklistická přilba a pracovníci muzea upozorňovali i na nebezpečí řízení pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek. V roce 2019 se dopravní výchovy v muzeu zúčastnilo celkem 14 082 dětí z mateřských škol a prvního stupně základních škol, další tisíce dětí a rodičů se zúčastnilo aktivit Muzea Policie ČR (např. „Ledová Praha“, „Pražská muzejní noc“, „Dny dopravní výchovy“ apod.). Pro dopravní výchovu využívá Muzeum i divadelních představení („Pohádkový semafor“ a „Kolo tety Berty“).

# ÚČASTNÍK

Ú 6.1	<p>Kontroly ze strany Policie ČR intenzivně zaměřit na dodržování pravidel silničního provozu, zejména:</p> <p><b>CYKLISTÉ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Alespoň 2 kontrolní akce na úrovni územního odboru za rok tematicky zaměřené na cyklisty. (Při kontrolách cyklistů se zaměřit na osvětlení jízdního kola, kontrolu dodržování technických požadavků na výbavu jízdního kola, používání přileb a reflexních pomůcek a na řízení pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek.)</li> </ul>
-------	--

**V roce 2019 bylo**

- **36 (- 2) cyklistů usmrceno**  
z toho 78 % (- 1 %) nemělo přilbu
- **309 (- 87) cyklistů bylo těžce zraněno**  
z toho 64 % (- 2 %) nemělo přilbu
- **3162 (- 57) cyklistů bylo lehce zraněno**  
z toho 64 % (- 1 %) cyklistů nemělo přilbu

**37 % cyklistů by mohlo dopravní nehodu přežít, pokud by použilo cyklistickou přilbu, přesto 56 % dospělých a 13 % dětí cyklistickou přilbu nepoužívá.** (Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.)

**Nejvíce usmrcených cyklistů** (5) bylo v roce 2019 (stejně jako v roce 2018) zaznamenáno v Středočeském a Jihočeském kraji, pokles o 3 usmrcené cyklisty byl meziročně zaznamenán v Moravskoslezském a Jihomoravském kraji.

**Nejvíce těžce zraněných cyklistů** (40) bylo v roce ve Středočeském kraji a Moravskoslezském kraji (36). V Jihomoravském kraji byl zaznamenán největší meziroční pokles těžce zraněných cyklistů (- 20), obdobně v Jihočeském kraji (- 18).

Alarmující je počet 782 cyklistů, kteří pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek zavinili nehodu. U cyklistů je i nejvyšší podíl nehod, které byly zaviněny pod vlivem alkoholu. **V roce 2019 zavinili cyklisté pod vlivem alkoholu 30 % (+ 3 %) z celkového počtu jimi zaviněných nehod!**

Tento podíl neklesá, a to i přesto, že se policisté v posledních letech při kontrole řízení vozidel pod vlivem alkoholu aj. návykových látek ve zvýšené míře zaměřují i na cyklisty.

**Nejvíce dopravních nehod zaviněných cyklistou pod vlivem alkoholu** nebo jiných návykových látek bylo v roce 2019 evidováno v Moravskoslezském kraji, kde byl i největší meziroční nárůst (113; + 25) a Jihomoravském kraji (101; 0), nejméně v Karlovarském kraji (16; + 9) a v Kraji Vysočina (19; - 1). Největší meziroční pokles byl zaznamenán v Královéhradeckém kraji (40; -23).

V roce 2019 bylo zaznamenáno **4 091 dopravních nehod s účastí cyklisty**, což je o 301 nehod více než v roce 2018. Největší počet nehod s účastí cyklisty je evidován

v Moravskoslezském (598; + 78), Středočeském (441; - 36) a Jihomoravském kraji (433; 0). Nejméně těchto nehod bylo evidováno v Karlovarském kraji (73; - 16).

V roce 2019 řešili policisté celkem **2 696** (- 91) **přestupků cyklistů**, z toho 230 bylo oznámeno správnímu orgánu.

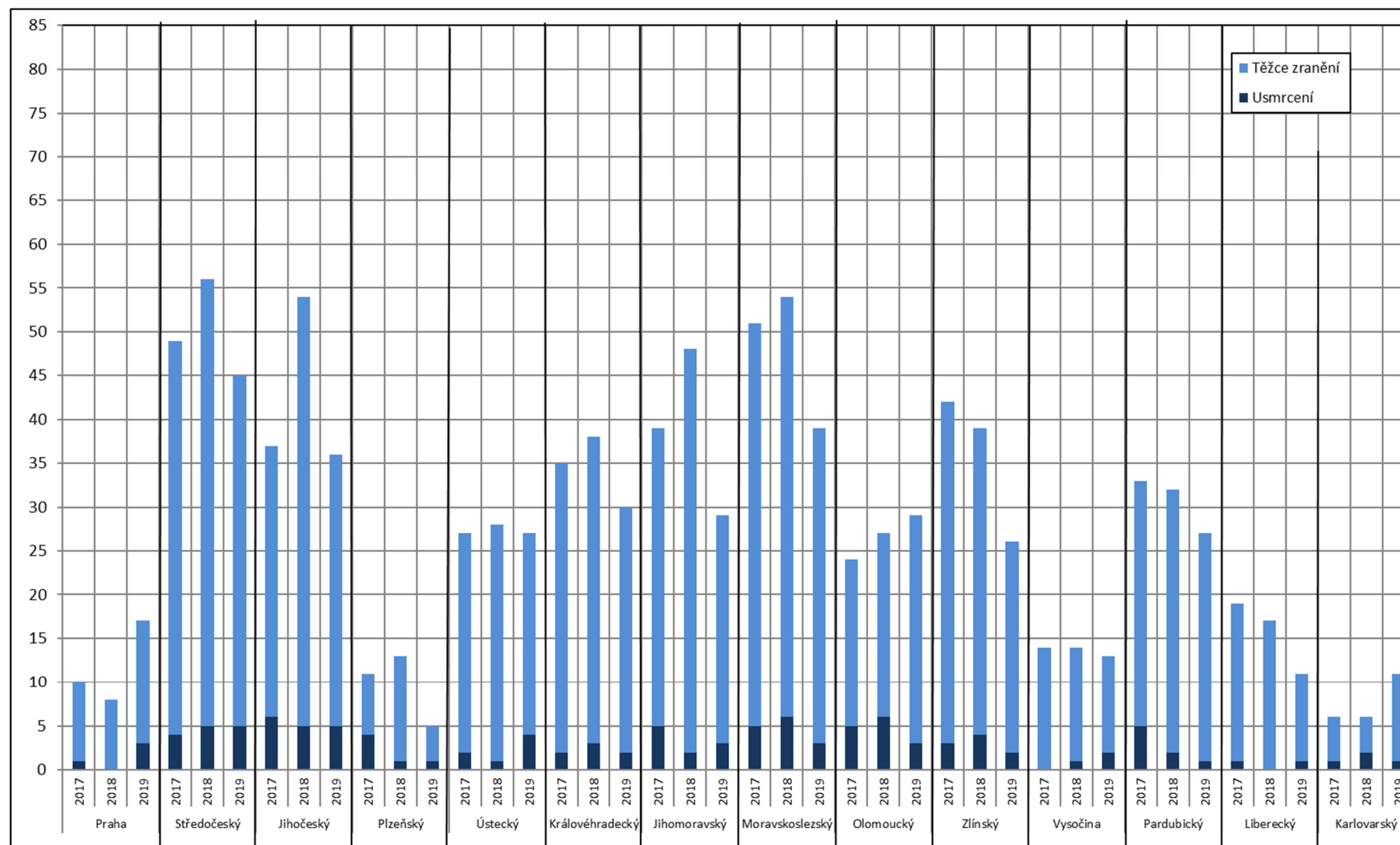
Speciálně na dodržování pravidel silničního provozu cyklisty bylo zaměřeno **317** (+58) **kontrolních akcí**, při nichž bylo zjištěno 608 (-45) přestupků.

Cyklisté	počet DN cyklistů	Počet usmrcených cyklistů	z toho dětí do 15 let	osob bez přílby	těžce zraněno	z toho dětí do 15 let	osob bez přílby
Praha	240	3	0	1	14	0	8
Středočeský	441	5	0	4	40	1	17
Jihočeský	348	5	1	3	31	2	23
Plzeňský	195	1	0	1	4	1	2
Ústecký	216	4	0	4	23	0	16
Královéhradecký	253	2	0	2	28	2	19
Jihomoravský	433	3	0	2	26	0	17
Moravskoslezský	598	3	0	3	36	3	21
Olomoucký	373	3	0	2	26	0	24
Zlínský	328	2	0	2	24	0	13
Vysočina	125	2	0	2	11	0	8
Pardubický	291	1	0	1	26	1	20
Liberecký	177	1	0	0	10	1	5
Karlovarský	73	1	0	1	10	0	6
Celkem ČR	4 091	36	1	28	309	11	199



Cyklisté	Lehce zraněno	z toho dětí do 15 let	osob bez přílby	Počet cyklistů - viníků DN pod vlivem alkoholu či jiných NL	Počet přestupků - cyklisté*)	Počet speciálních kontrolních akcí (cyklisté)	Počet přestupků cyklistů v rámci těchto speciálních akcí
Praha	129	6	48	35	62	5	13
Středočeský	311	30	179	65	115	53	52
Jihočeský	293	19	197	67	189	11	73
Plzeňský	176	18	106	45	80	13	7
Ústecký	135	17	72	36	104	23	20
Královéhradecký	174	8	136	40	184	11	54
Jihomoravský	363	23	221	101	610	49	125
Moravskoslezský	479	35	298	113	469	64	119
Olomoucký	291	20	233	78	181	26	51
Zlínský	283	25	203	74	474	28	55
Vysočina	107	11	75	19	18	12	4
Pardubický	227	14	165	54	107	8	17
Liberecký	156	15	80	39	64	8	13
Karlovarský	38	4	19	16	39	6	5
Celkem ČR	3 162	245	2 032	782	2696	317	608

Graf 21: Počet usmrcených a těžce zraněných cyklistů v jednotlivých krajích 2017 – 2019



Pozn.: při posuzování nehodovosti a jejich následků v jednotlivých krajích je třeba zohlednit rozlohu a strukturu silniční sítě, hustotu provozu a další specifika daného kraje.

## 5. MOTOCYKLISTÉ

ÚČASTNÍK	
Ú 2.	Preventivně informační aktivity zaměřit na zranitelné účastníky silničního provozu s přihlédnutím k prioritám prevence v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu stanoveným na daný kalendářní rok v rámci resortu MV – podpora preventivních aktivit v gesci jiných subjektů a podpora dohledu ze strany Policie ČR (Ú 6.1) A. chodci (Ú 2.7) B. <u>motocyklisté</u> (Ú 2.4) C. senioři (Ú 2.7) D. zádržné systémy (Ú 2.2)

Policie České republiky se snaží na motocyklisty působit i v rámci celé řady preventivních aktivit (např. „Nežij vteřinou“, „Motohrádek“ apod.), často ve spolupráci s motocyklovými svazy či sdruženími. Motocyklisté byli jednou z cílových skupin celorepublikové akce zaměřené na rychlostní chování na silnici *"Speed Marathon"*.

Ve spolupráci s Asociací center pro zdokonalovací výcvik řidičů AČR proběhl v roce 2019 druhý ročník společného preventivního projektu zaměřeného na bezpečnost řidičů motocyklů, prezentaci nových bezpečnostních prvků i zdokonalovací praktickou výuku řidičů motocyklů na začátku motorkářské sezóny – projekt *"Začneme spolu, aneb kolama dolů"*. Policie se v rámci preventivních projektů pro motocyklisty zaměřila i na jejich **viditelnost** v provozu a řízení **pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek** (např. v rámci akce „Řídím, piju nealko“).

ÚČASTNÍK	
Ú 6.1	Kontroly ze strany Policie ČR intenzivně zaměřit na dodržování pravidel silničního provozu, zejména:  MOTOCYKLISTÉ  ❖ Alespoň 2 kontrolní akce na území kraje za rok tematicky zaměřené na motocyklisty. (Při kontrolách motocyklistů se zaměřit zejména na agresivní jízdu, používání přileb a na řízení pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek.)

V roce 2019 bylo zaznamenáno **3 577 (- 154) dopravních nehod s účastí motocyklistů**. Nejvíce dopravních nehod bylo zaznamenáno v Praze (550; - 6), ve Středočeském kraji (522; - 26) a v Jihomoravském kraji (406; + 4).

**Usmrceno bylo 75 (- 16) motocyklistů**, nejvíce ve Středočeském kraji (16; + 1). **Těžce zraněno bylo 413 (-75)**, nejvíce ve Středočeském kraji (78; - 1). Meziročně došlo k 44% poklesu v Jihomoravském kraji (o 32 těžce zraněných osob méně).

V roce 2019 spáchali motocyklisté **1 481 přestupků**.

**157 motocyklistů zavinilo dopravní nehodu pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek.** To je o 10 více než v roce 2018.

Speciálně na dodržování pravidel silničního provozu motocyklisty bylo zaměřeno 98 (+ 1) kontrolních akcí, při nichž bylo zjištěno 344 (+ 118) přestupků.

*Foto: Ředitelství služby dopravní policie*

Motocyklisté	počet DN motocyklistů	Počet usmrcených motocyklistů	těžce zraněno	lehce zraněno	Počet přestupků - motocyklisté *)	Počet motocyklistů - viníků DN pod vlivem alkoholu či jiných NL	Počet speciálních kontrolních akcí (motocyklisté)	Počet přestupků motocyklistů v rámci těchto akcí
Praha	550	1	23	218	131	10	3	21
Středočeský	522	16	78	316	150	15	20	20
Jihočeský	245	8	40	187	97	16	2	4
Plzeňský	194	2	23	160	100	18	6	8
Ústecký	281	4	33	147	65	9	2	8
Královéhradecký	190	4	21	120	17	7	5	0
Jihomoravský	406	7	40	332	202	18	19	45
Moravskoslezský	289	8	27	206	97	14	12	35
Olomoucký	187	6	18	145	97	8	6	124
Zlínský	144	6	17	115	221	7	12	24
Vysočina	134	6	26	102	22	6	3	8
Pardubický	178	4	30	115	48	9	4	9
Liberecký	166	2	22	124	196	13	3	32
Karlovarský	91	1	15	50	38	7	1	6
<b>Celkem ČR</b>	<b>3 577</b>	<b>75</b>	<b>413</b>	<b>2 337</b>	<b>1481</b>	<b>157</b>	<b>98</b>	<b>344</b>

## 6. MLADÍ ŘIDIČI

ÚČASTNÍK	
Ú 2.6	Dopravně preventivně informační aktivity zaměřit na snížení počtu dopravních nehod mladých řidičů v rizikových časech a lokalitách. (Zaměřit se zejména na řízení pod vlivem alkoholu aj. návykových látek a spolujízdu s takovými řidiči).

Problematicke mladých řidičů byla věnována v roce 2019 řada akcí – např. ve Středočeském kraji projekt „Škoda života“, v němž se studenti středních škol seznámí s činností jednotlivých složek IZS při dopravní nehodě, součástí projektu je i osobní setkání s člověkem, který následkem dopravní nehody utrpěl těžké omezující zranění, a v praktické části studenti nacvičují správný postup při simulované dopravní nehodě.

V Plzeňském kraji proběhla již tradiční preventivní kampaň *"Piješ. Řídíš. Zabíjíš"*, upozorňující na rizika spojená s konzumací alkoholu či jiných návykových látek a řízením vozidla pod jejich vlivem. Součástí kampaně byl i videospot zaměřený na jízdu party mladých

lidí, kteří usednou za volant s opilým řidičem, a následně dojde k tragické dopravní nehodě. Kampaň byla doprovázena kontrolními aktivitami. V Plzeňském kraji proběhly i besedy se studenty „Řidiči, máš 6P“ a projekt „Dojed’ OK“ za měření na začínající řidiče.

I v Jihomoravském a Ústeckém kraji se preventivní akce pro středoškolské studenty soustředily na **Veletrhu dopravní prevence „Safety road“**.

Cílem bylo seznámit mladé, nezkušené řidiče s riziky v silničním provozu. Zejména je akce zaměřena na nepřiměřenou rychlost, nevěnování se řízení a přeceňování sil. Na této akci je mj. k dispozici motocyklový a automobilový trenažér, „alkoholové“ brýle, ochranné pomůcky pro motocyklisty. Promítá se prezentace zaměřená na příčiny a důsledky dopravních nehod a je realizovaná beseda s motocyklisty, kteří měli nehodu vlivem nadměrné rychlosti a přišli o končetinu. Studenti mohou zhlédnout ukázky vyprošťování zraněného z vozidla prováděné hasiči, první pomoc prováděnou zdravotnickými záchranáři. Studenti si zde mají uvědomit hrozící nebezpečí v silničním provozu a seznámit se s jejich důsledky, ale hlavně si zde mají uvědomit, jak lze takovým situacím předcházet. Akce má bohatý doprovodný program.

V Jihomoravském kraji se cílové skupině středoškolských studentů věnovali i v rámci projektu **„Nedej pokušení šanci“**, který byl zaměřen na nezkušenost mladých řidičů často spojenou s nepřiměřenou rychlostí a na řízení pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek. V Ústeckém kraji i v rámci besed se studenty středních škol **„Mladí za volantem“**.

Ve Zlínském kraji se alkoholu a návykovým látkám u mladých lidí za volantem věnovali v rámci akce **„Víš, že řídíš pod vlivem?“**.

V Olomouckém kraji byla mladým a začínajícím řidičům věnována soutěž pro střední školy technického zaměření o putovní pohár **„Jezdím bezpečně“**. Každá škola sestavila tříčlenné družstvo, které soutěžilo jak v odborné tématice související s dopravou, např. dopravní testy, poskytnutí první pomoci, jízda zručnosti a slalom s tzv. opileckými brýlemi a bez nich. Další částí soutěže byly praktické úkoly, které by měl zvládnout každý řidič – výměna poškozeného kola, nasazení sněhových řetězů a další. Součástí byla i odborná přednáška o bezpečnosti v silničním provozu, vlivu alkoholu a jiných návykových látek na lidský organismus a nutnost poutání ve vozidle.

Na Vysočině byla na téma alkohol za volantem zaměřena akce **„Na silnice bez alkoholu a drog“**. V Karlovarském kraji se zaměřili na studenty autoškol v rámci akce **„Řekni NE alkoholu a drogám za volantem“**.

Policisté ve všech krajích se zaměřili na **kontroly v blízkosti restaurací a diskoték, preventivně kontrolní akce jsou spojeny i s významnými kulturními či sportovními akcemi** (hudební festivaly, srazy motorkářů apod.).

Při dopravních nehodách zaviněných mladými řidiči do 24 let **zemřelo v roce 2019 celkem 84 (- 8) osob a 272 (- 107) jich bylo těžce zraněno**. Mladí řidiči jsou jedinou cílovou skupinou, kde se podařilo naplnit oba cíle Národní strategie BESIP pro rok 2019.

Mladí řidiči do 24 let	2009	2010	2011	2012	2013	2014		2015	2016	2017	2018	2019
Usmrceno	153	143	151	128	97	112		117	95	87	92	84
Těžce zraněno	741	512	569	490	461	454		417	398	344	379	272

Nejvíce osob bylo v roce 2019 usmrceno ve Středočeském (17; -2) a Jihočeském kraji (15; +7). Nejvíce těžce zraněných z dopravních nehod zaviněných mladými řidiči do 24 let bylo ve Středočeském kraji (45; - 38), Jihočeském (40; - 7) a Ústeckém kraji (40; + 7).

## 7. SENIOŘI

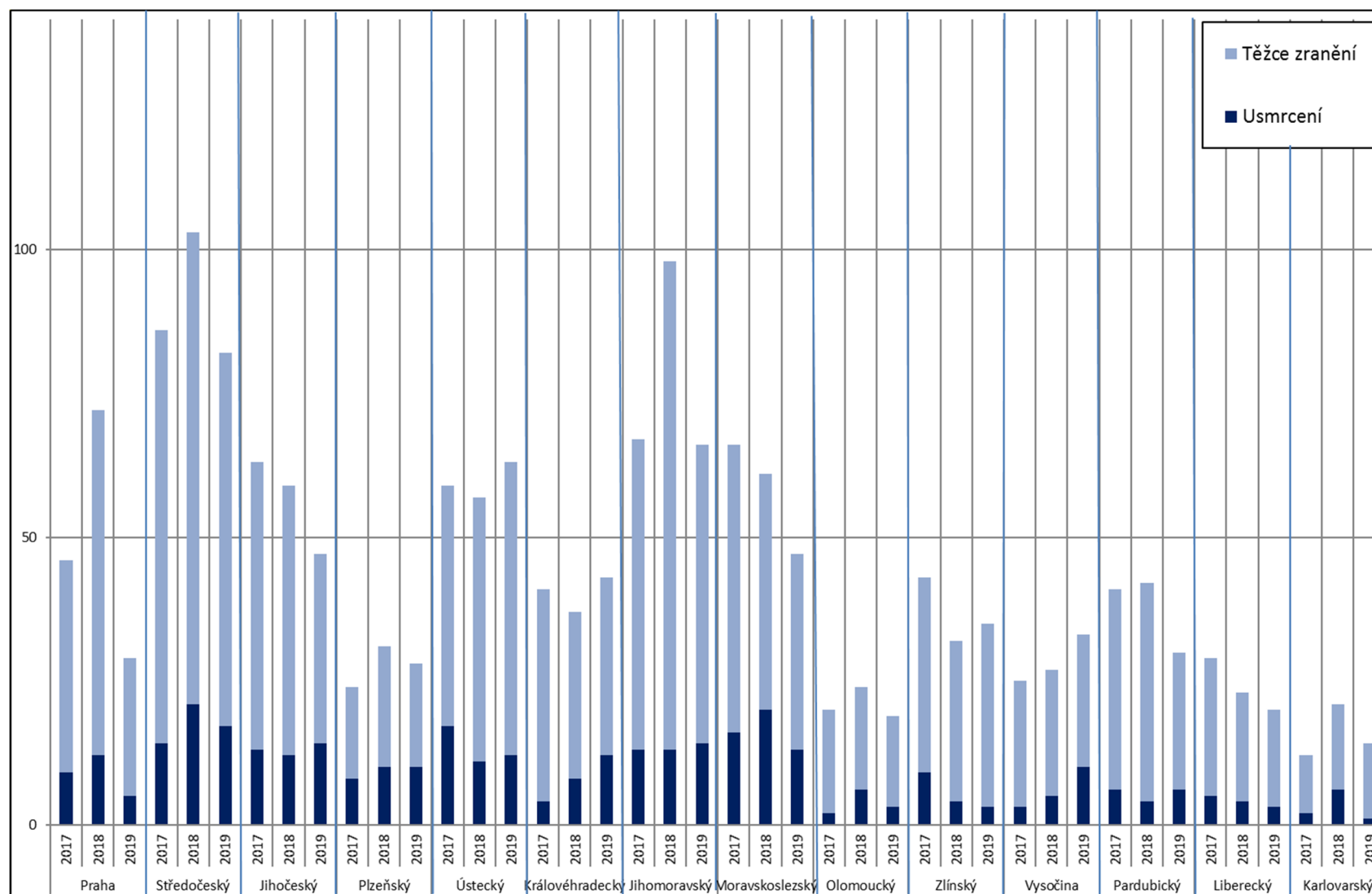
ÚČASTNÍK	
Ú 2	<p>Preventivně informační aktivity zaměřit na zranitelné účastníky silničního provozu s přihlédnutím k prioritám prevence v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu stanoveným na daný kalendářní rok v rámci resortu MV – podpora preventivních aktivit v gesci jiných subjektů a podpora dohledu ze strany Policie ČR (Ú 6.1)</p> <p>A. chodci (Ú 2.7)  B. motocyklisté (Ú 2.4)  C. <u>senioři</u> (Ú 2.7)  D. zádržné systémy (Ú 2.2)</p>

Policie ČR se s ohledem na stárnoucí populaci a vysoký počet usmrcených a těžce zraněných osob nad 65 let intenzívně věnuje přednáškové činnosti, jejíž cílovou skupinou jsou právě senioři – ať již jako chodci, cyklisté, spolujezdci nebo řidiči. Zaměřuje se zejména na viditelnost, lékařské prohlídky, vliv léků na řízení vozidla a další specifika této věkové kategorie v silničním provozu.

Policejní prezidium zaštitilo celostátní osvětovou akci zaměřenou právě na seniory v dopravě na Mezinárodní den seniorů. Besedy se seniory proběhly ve Zlínském, Středočeském, Plzeňském, Pardubickém, Libereckém, Karlovarském a Jihomoravském kraji.

V roce 2019 zahynulo na našich silnicích celkem 123 (- 13) seniorů (22 % všech usmrcených) a 433 (- 118) jich bylo těžce zraněno (21 %). Nejvíce usmrcených osob nad 65 let bylo v roce 2019 ve Středočeském kraji (17; - 4). Nejvíce těžce zraněných osob nad 65 let bylo v roce 2019 ve Středočeském kraji (65; -17), Jihomoravském kraji (52;- -33) a Ústeckém kraji (51; + 5). Velmi výrazně se podařilo meziročně snížit počet usmrcených (- 7) v Praze a v Moravskoslezském kraji a počet těžce zraněných seniorů v Praze (- 36) a v Jihomoravském kraji (-33).

Graf 22 : Usmrcení a těžce zranění senioři nad 65 let 2017 – 2019 podle krajů



Pozn.: při posuzování nehodovosti a jejich následků v jednotlivých krajích je třeba zohlednit rozlohu a strukturu silniční sítě, hustotu provozu a další specifika daného kraje.

## 8. ZÁDRŽNÉ SYSTÉMY

ÚČASTNÍK	
Ú 2.	Preventivně informační aktivity zaměřit na zranitelné účastníky silničního provozu s přihlédnutím k prioritám prevence v oblasti bezpečnosti a plynulosti silničního provozu stanoveným na daný kalendářní rok v rámci resortu MV – podpora preventivních aktivit v gesci jiných subjektů a podpora dohledu ze strany Policie ČR (Ú 6.1) A. chodci (Ú 2.7) B. motocyklisté (Ú 2.4) C. senioři (Ú 2.7) D. <u>zádržné systémy</u> (Ú 2.2)

Kontrola používání zádržných systémů (bezpečnostních pásů a dětských autosedaček) se od roku 2007 důsledně provádí při každé kontrole spojené se zastavením vozidla. **S kontrolou jsou spojeny i preventivní aktivity zaměřené na bezpečnost pasažérů ve vozidle.** V roce 2019, stejně jako v minulých letech, se zádržným systémům věnovaly i kontrolní akce mezinárodní organizace TISPOL, do nichž se zapojila i Policie ČR.

Zvýšené kontroly výhradně zaměřené na používání zádržných systémů u dětí jsou plánovány hlavně na začátku školního roku, na ranní a odpolední hodiny, kdy rodiče vozí děti do školy a ze školy. Kontroly jsou zpravidla spojeny s prevencí.

V Ústeckém kraji proběhla akce **"Den pro kamiony"**, během níž se policisté zaměřili, kromě jiného, i na používání zádržných systémů řidiči kamionové a autobusové dopravy. Cílem je přesvědčit řidiče kamionové a autobusové dopravy o důležitosti poutání bezpečnostními pásy a řádného upevnění nákladu. Součástí akce byla i možnost vyzkoušet si simulátor nárazu a otočný simulátor kabiny kamionu, brýle simulující požití alkoholu a drog. Předávány byly tematické materiály a reflexní doplňky.

ÚČASTNÍK	
Ú 6.1	Kontroly ze strany Policie ČR intenzivně zaměřit na dodržování pravidel silničního provozu, zejména: <b>ZÁDRŽNÉ SYSTÉMY</b> <ul style="list-style-type: none"><li>❖ Sledovat a vyhodnocovat vývoj následků dopravních nehod (usmrcení, těžké zranění, lehké zranění) s rozdělením na řidiče, spolujezdce na předním a zadním sedadle, v obci a mimo obec a použití zádržných systémů.</li><li>❖ Důsledně kontrolovat používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů při každé kontrole se zastavením vozidla a při každé dopravní nehodě.</li></ul>



**Následky nehod osobních automobilů  
podle kategorií účastníků silničního provozu v roce 2019<sup>15</sup>**

Použití zádržných systémů - data z dopravních nehod, které se staly mimo obec								
osoby připoutané bezpečnostním pásem	usmrceno		těžce zraněno		lehce zraněno		nezraněno	
	airbag	bez airbagu <sup>16</sup>	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu
řidiči	36	125	89	257	852	4289	1252	34975
spolujezdci přední sedadlo	9	27	30	104	271	1386	290	6741
spolujezdci zadní sedadlo	0	13	0	67	22	740	16	2802

osoby nepřipoutané bezpečnostním pásem	usmrceno		těžce zraněno		lehce zraněno		nezraněno	
	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu
řidiči	10	39	10	61	34	249	19	629
spolujezdci přední sedadlo	0	12	1	11	11	72	2	96
spolujezdci zadní sedadlo	1	15	1	37	3	78	0	61

osoby v bezpečnostní sedačce	usmrceno	těžce zraněno	lehce zraněno	nezraněno
přední sedadlo	0	2	30	80
zadní sedadlo	0	0	2	0

vozidlo nevybaveno bezpečnostní sedačkou	usmrceno	těžce zraněno	lehce zraněno	nezraněno
přední sedadlo	3	12	280	1053
zadní sedadlo	0	0	3	3

Použití zádržných systémů - data z dopravních nehod, které se staly v obci								
osoby připoutané bezpečnostním pásem	usmrceno		těžce zraněno		lehce zraněno		nezraněno	
	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu
řidiči	7	23	15	91	608	3296	1325	68259
spolujezdci přední sedadlo	0	2	7	32	164	1053	262	9168
spolujezdci zadní sedadlo	0	1	0	10	19	487	35	2943

<sup>15</sup> Zdroj: Ředitelství služby dopravní policie

<sup>16</sup> „Bez airbagu“ znamená, že vozidlo nebylo vybaveno airbagem nebo jím bylo vybaveno, ale airbag nebyl aktivován

osoby nepřipoutané bezpečnostním pásem	usmrceno		těžce zraněno		lehce zraněno		nezraněno	
	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu
řidiči	3	6	9	31	36	295	20	3431
spolujezdci přední sedadlo	0	3	1	9	9	59	5	169
spolujezdci zadní sedadlo	0	2	0	12	4	53	0	89

osoby v bezpečnostní sedačce	usmrceno	těžce zraněno	lehce zraněno	nezraněno
přední sedadlo	0	0	15	101
zadní sedadlo	2	0	241	1542

vozidlo nevybaveno bezpečnostní sedačkou	usmrceno	těžce zraněno	lehce zraněno	nezraněno
přední sedadlo	0	0	0	3
zadní sedadlo	0	0	4	16

Následky nehod závisí nejen na tom, zda byla či nebyla osoba připoutána, zda byl aktivován airbag apod., ale také na charakteru dopravní nehody, rychlosti vozidla a bezpečnostních prvcích vozidla. Výstup z těchto statistik do určité míry ovlivňuje i skutečnost, že Policii ČR nejsou v souvislosti s novou právní úpravou (oznamovací povinnost) hlášeny všechny dopravní nehody. Obecně lze konstatovat, že význam používání bezpečnostních pásů v kombinaci s airbagem a používání bezpečnostních autosedaček je zřejmý zejména v obci, při nižších rychlostech vozidla. Mimo obec, kde dochází k dopravním nehodám zpravidla ve vyšších rychlostech, je účinnost bezpečnostních pásů nižší.

Z výše uvedených údajů lze odvodit, že **98 % (+ 1 %) řidičů, kteří se stali účastníky dopravní nehody evidované Policií ČR mimo obec, bylo připoutáno.**

U dopravních nehod **v obci to bylo 95 %** (v obci došlo k nepatrnému meziročnímu vzestupu počtu připoutaných řidičů o 0,8 %).

86,5 % (meziročně + 2,1 %) řidičů, kteří použili bezpečnostní pás, zůstalo při dopravní nehodě mimo obec nezraněno. 38,3 % (-1,6 %) řidičů, kteří nepoužili bezpečnostní pás, bylo při dopravní nehodě mimo obec usmrceno nebo zraněno.

Připoutaní spolujezdci na předním sedadle zůstali při dopravní nehodě mimo obec nezraněni v 79,4 % případů (meziročně - 0,5 %), na zadním sedadle v 77 % (+ 2,1 %). Spolujezdci, kteří na předním sedadle nepoužili bezpečnostní pás, byli při nehodě mimo obec usmrceni nebo zraněni v 52, 2 % 59,7 % případů (- 7,5 %), spolujezdci na zadních sedadlech v 68,9 % (+ 1,2 %).

Pokud se dopravní nehoda stala v obci a řidič se připoutal, pak zůstal nezraněno 94,5 % (+ 0,2 %) řidičů. 9,9 % (+ 2,6 %) řidičů, kteří nepoužili bezpečnostní pás, bylo při dopravní nehodě v obci usmrceno nebo zraněno.

Připoutaní spolujezdci na předním sedadle zůstali při dopravní nehodě v obci nezraněni (stejně jako v roce 2018) v 88,2 % případů, spolujezdci na zadním sedadle v 85,2 % případů (stejně jako v roce 2018).

31, 8 % (- 2 %) spolujezdců na předním sedadle, kteří nepoužili bezpečnostní pás, bylo při dopravní nehodě v obci usmrceno nebo zraněno. Na zadních sedadlech bylo zraněno či usmrceno 44,4 % (+ 3,4 %) nepřipoutaných spolujezdců.

Na problematiku zádržných systémů byly zaměřeny i celostátní a regionální dopravně bezpečnostní akce.

Při celostátních kontrolních akcích bylo v roce 2019 zkontrolováno 230 061 vozidel. Nepoužití bezpečnostního pásu bylo, stejně jako v roce 2018 zjištěno u 2 % všech kontrolovaných vozidel. Procentuálně nejvíce případů nepoužití bezpečnostních pásů bylo zaznamenáno v Ústeckém (5 %) a Libereckém kraji (3,5 %); nejméně pak ve Zlínském kraji (0,8 %).

Při regionálních dopravně bezpečnostních akcích bylo v roce 2019 zkontrolováno 289 313 vozidel. Bezpečnostní pásy nebyly použity u 1,6 % (+ 0,2 %) kontrolovaných vozidel. Procentuálně nejvyšší počet nepoužití bezpečnostních pásů byl zjištěn v Karlovarském kraji (6,1 %), Libereckém kraji (5,5 %) a Ústeckém kraji (4,4 %). Nejméně ve Zlínském kraji (0,6 %) a v Praze (0,8 %).

Poměr kontrolovaných vozidel a nepoužití autosedačky byl u celostátních dopravně bezpečnostních akcí 0, 2 % (+ 0,1 %), u regionálních akcí 0,1 % (meziročně - 0,1 %).

Nejvíce nepoužití autosedaček při celostátních akcích (0,6 %) bylo zjištěno v Ústeckém kraji, při regionálních akcích bylo evidováno nejvíce (0,6 %) nepoužití autosedačky v Ústeckém, Jihomoravském a Středočeském kraji.

Kontrola používání zádržných systémů (bezpečnostních pásů a dětských autosedaček) se od roku 2007 důsledně provádí při každé kontrole spojené se zastavením vozidla. V roce 2019 Policie ČR zjistila v rámci dohledu 27 838 (- 4 967) případů nepoužití bezpečnostního pásu nebo autosedačky.

## 9. NEDÁNÍ PŘEDNOSTI, NESPRÁVNÉ PŘEDJÍŽDĚNÍ, JÍZDA V PROTISMĚRU

ÚČASTNÍK	
Ú 6.1	<p>Kontroly ze strany Policie ČR intenzivně zaměřit na dodržování pravidel silničního provozu, zejména:</p> <p>H. NEDÁNÍ PŘEDNOSTI</p> <p>I. NESPRÁVNÉ PŘEDJÍŽDĚNÍ A VJETÍ DO PROTISMĚRU</p>

Revize Národní strategie BESIP nahradila dílčí cíl "Agresivní jízda" dvěma přesnějšími dílčími cíli: "Nedání přednosti v jízdě" a "Nesprávné předjíždění (včetně jízdy po nesprávně straně vozovky a vjetí do protisměru). Důvodem byl zejména fakt, že nesprávné předjíždění a zejména pak nedání přednosti patří dlouhodobě mezi příčiny dopravních nehod, které výrazně negativně ovlivňují závažnost následků nehod.

## NEDÁNÍ PŘEDNOSTI

Z důvodů nedání přednosti v jízdě **zahynulo** na našich silnicích v roce 2018 **celkem 92 (+ 4) osob a 575 (- 106) osob bylo těžce zraněno**.

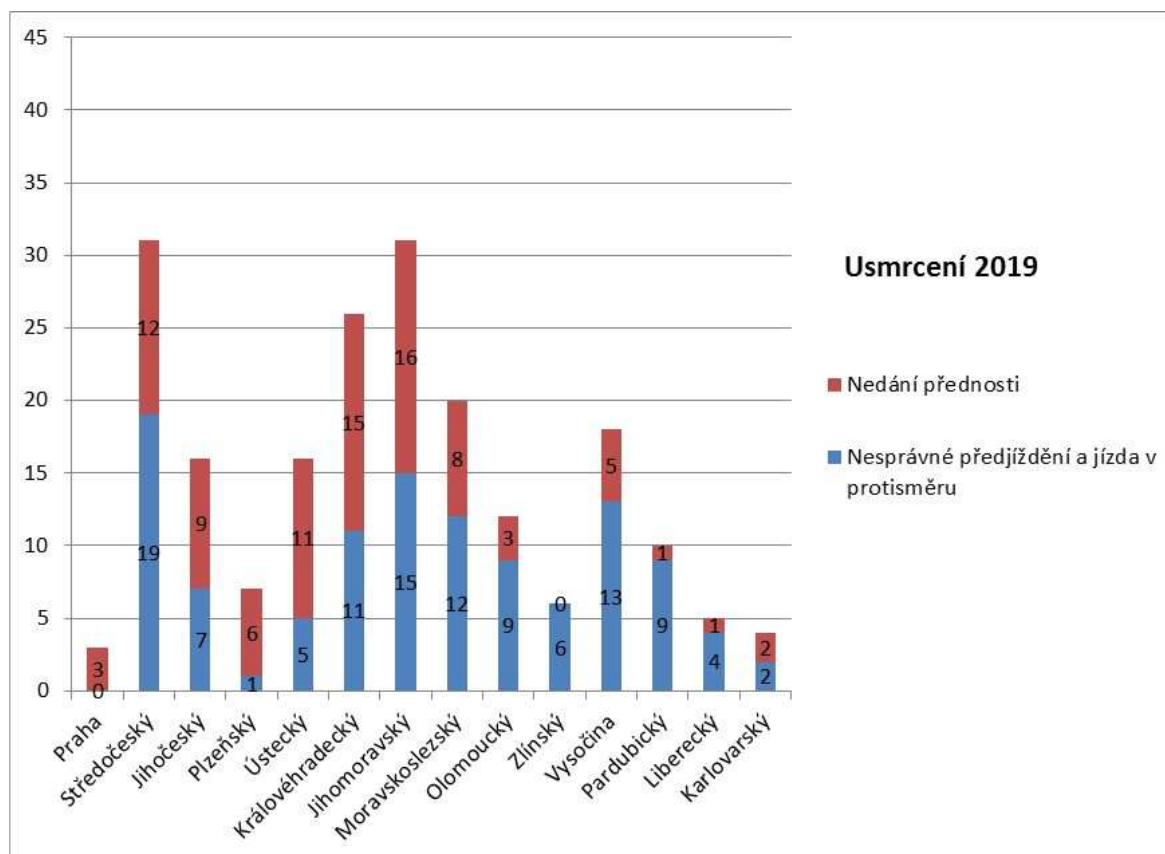
Nejvíce dopravních nehod (5109; 37 %) bylo evidováno v Praze, nejvíce usmrcených z důvodů nedání přednosti bylo zaznamenáno v Jihomoravském kraji (16; 17 %) a Královéhradeckém kraji (15; 16 %). Nejvíce těžce zraněných ve Středočeském kraji (85; 15 %), v Jihomoravském kraji (80; 14 %).

Při dohledu bylo Policií ČR zjištěno v roce 2019 zjištěno celkem 11 426 11 887 (- 461) přestupků nedání přednosti.

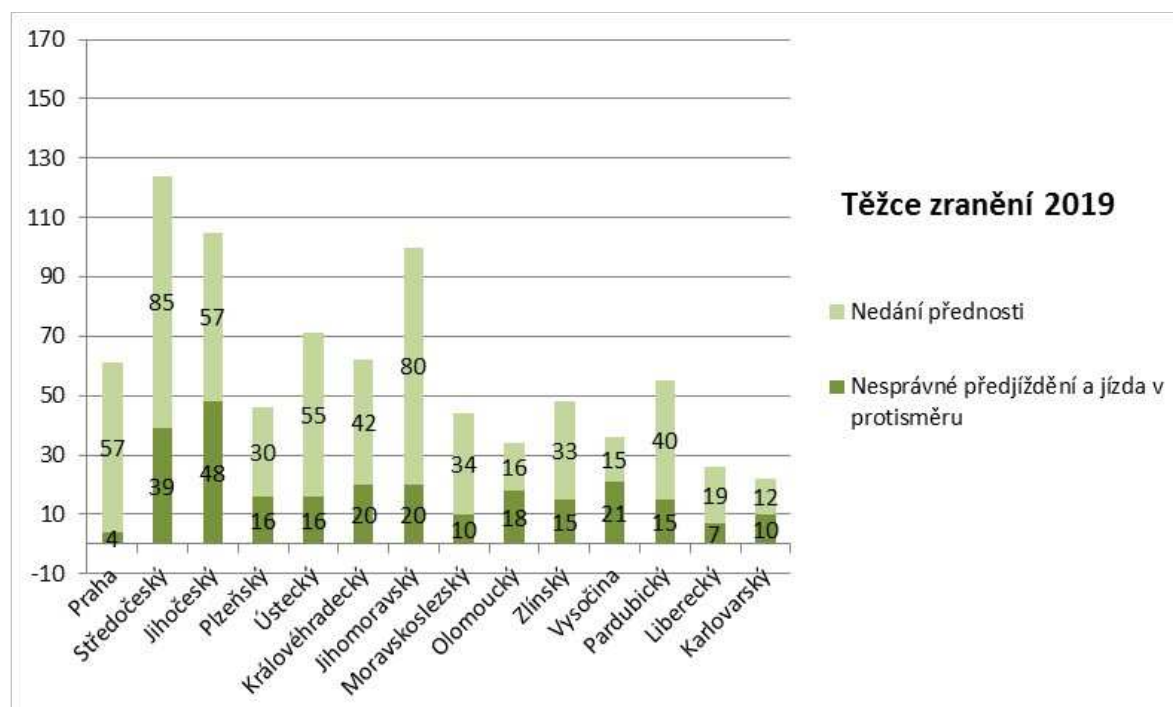
## NESPRÁVNÉ PŘEDJÍŽDĚNÍ, JÍZDA V PROTISMĚRU

Z důvodů nesprávného předjíždění a jízdy v protisměru **zahynulo** na našich silnicích v roce 2019 celkem **113 osob (+ 16) a 259 osob (- 29) bylo těžce zraněno**. Nejvíce dopravních nehod (854; 20,5 %) a nejvíce usmrcených (19; 17 %) z důvodu nesprávného předjíždění a jízdy v protisměru bylo evidováno v roce 2019 ve Středočeském kraji. Nejvíce těžce zraněných (48; 18,5 %) bylo evidováno v Jihočeském kraji. Při dohledu bylo v roce 2019 zjištěno Policií ČR celkem 2 200 (- 118) přestupků nesprávného předjíždění.

Graf 23: Usmrcení – nedání přednosti, nesprávné předjíždění a jízda v protisměru 2019



Graf 24: Těžce zranění – nedání přednosti, nesprávné předjíždění, jízda v protisměru 2019



## E. LEGISLATIVA, VYMAHATELNOST

ÚČASTNÍK	
Ú 5.1	Pravidelně vyhodnocovat účinnost bodového a sankčního systému (včetně objektivní odpovědnosti). V případě, že bodový či sankční systém není dostatečným nástrojem pro dosažení strategického cíle, přijmout příslušné legislativní úpravy.

Ředitelství služby dopravní policie ve spolupráci s příslušným odborem Ministerstva dopravy připravily návrh novely zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů, který zahrnuje revizi správního trestání v oblasti přestupků proti pravidlům silničního provozu, revizi bodového systému a další změny. Novela byla předložena do připomínkového řízení počátkem roku 2019 (do vlády v květnu 2020).

Novela upravuje zpřísnění správních trestů za závažná porušení pravidel silničního provozu, ale i celkové nastavení sazeb správních trestů tak, aby důsledně odpovídaly typové závažnosti přestupků. Dále se rozšiřuje počet přestupků, které je možné řešit příkazem na místě. Posiluje se tak výchovný účinek trestu a současně nejsou vedením řízení o přestupku zatěžovány další správní orgány.

V oblasti bodového ohodnocení jednotlivých jednání (přestupků, trestných činů), za která jsou body ukládány, dochází k jejich rozdělení podle typové závažnosti, a to ze současných 5 do 3 skupin. Nově tak budou tři sazby bodů – 6 bodů, 4 body a 2 body, což odpovídá pojetí bodového systému jako nástroje, kterým se dočasně vyloučí ze silničního provozu řidiči, kteří opakovaně porušují pravidla silničního provozu, a to „2x a dost“ v případě jednání, za která je

6 bodů, a „3x a dost“ v případě jednání, za která jsou 4 body. Zároveň je zakotveno informování řidičů o každé změně bodového konta, a to e-mailem, krátkou textovou zprávou nebo prostřednictvím datové schránky (podle způsobu, který si zvolí). Každému přestupku, za který se ukládají body, bude odpovídat samostatná skutková podstata, čímž dojde ke zpřehlednění systému tak, aby měl řidič lepší přehled o tom, za který přestupek byly body zapsány. Navrhuje se také nově zaznamenávat odečtení všech dosažených bodů již ke dni pozbytí řidičského oprávnění (nebo práva k řízení motorového vozidla v případě řidičů cizinců). Pokud by řidič řídil vozidlo v době, kdy nemá řidičské oprávnění a dopustil se jednání, za která se v registru řidičů zaznamenávají body, budou mu tyto body zaznamenány a budou se mu počítat do „nového“ bodového hodnocení.

V případě, že je spácháním přestupku způsobena dopravní nehoda, navyšuje se horní hranice sazby pokuty za tento přestupek na dvojnásobek (s maximální hranicí 100.000 Kč).

ÚČASTNÍK	
<b>Ú 8.1</b>	Zavést účinnější postihy při opakovaném porušení zákazu řízení.

Na konci roku 2019 byl do Poslanecké sněmovny ČR předložen návrh novely § 34 zákona č. 273/2008 Sb., o Policii ČR, který jej uvádí do souladu s § 48 odst. 3 nového zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Ustanovení se týká možnosti propadnutí věci, vyžaduje-li to bezpečnost osob nebo majetek nebo jiný obecný zájem, tj. prolomení dosud obecně uznávaného principu, že nelze odejmout věc, jejíž hodnota je v nápadném nepoměru k povaze přestupku. Předložení návrhu do legislativního procesu se předpokládá spolu se změnami zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů. Již dnes toto opatření mohou použít správní orgány ve správním řízení.

ÚČASTNÍK	
<b>Ú 8.2</b>	Upravit systém působení na recidivující přestupce, zvláště řidiče, kteří nedodržují nejvyšší dovolenou rychlost jízdy nebo zneužívají alkohol či návykové látky.

Důrazný postih recidivy bude zajištěn prostřednictvím změny bodového systému, kdy bodové ohodnocení těchto přestupků bude nastaveno tak, aby po opakovaném spáchání takového přestupku řidič dosáhl maximální hranice bodového hodnocení a na rok pozbyl oprávnění k řízení motorových vozidel. Změna je navržena v rámci novely zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, která byla předložena v květnu 2020 do vlády. Na zpracování novely se spolu s věcným odborem Ministerstva dopravy podíleli i zástupci Ředitelství služby dopravní Policie ČR.

V návrhu novely se dále navrhuje zpřísnění sankce za řízení bezprostředně po požití alkoholického nápoje nebo po užití jiné návykové látky nebo v takové době po požití alkoholického nápoje nebo užití jiné návykové látky, po kterou je řidič ještě pod vlivem alkoholu nebo jiné návykové látky, a to z 2 500 – 20 000 Kč pokuty na 7 – 25 tisíc Kč, v případě odmítnutí vyšetření na alkohol či jiné návykové látky z 25 – 50 tisíc na 25 – 75 tisíc Kč. Současně se prodlužuje doba, na kterou se ukládá zákaz činnosti z 6 měsíců – 1 rok na 6

měsíců až 18 měsíců a u odmítnutí vyšetření na alkohol či jiné návykové látky z 1 – 2 let na 18 měsíců – 3 let.

V případě rychlostních deliktů se navrhuje zprůsnění sankcí a v případě dvou nejzávažnějších rychlostních deliktů zvýšení horní hranice zákazu činnosti z 12 na 18 měsíců i zvýšení bodového hodnocení.

Ministerstvo vnitra podporuje zavedení principů Rehabilitačních programů pro řidiče žádající o navrácení řidičského oprávnění, kteří o něj přišli z důvodu dosažení minimálně 12 evidenčních bodů anebo z důvodu udělení trestu zákazu řízení, se zvláštním zřetelem na řidiče, kteří řídili pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek.

Legislativní změny nezbytné pro realizaci Rehabilitačních programů jsou diskutovány v rámci výboru Rady vlády pro autoškolství a začínající řidiče.

## ÚČASTNÍK

<b>Ú 8.3</b>	Stanovit přísnější podmínky bodového hodnocení pro začínající řidiče s praxí do 2 let.
--------------	--

Návrh je součástí návrhu novely zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů, předložené do vlády v květnu 2020.

Navrhuje se zavedení tzv. „řidičského průkazu na zkoušku“, který bude realizován prostřednictvím bodového systému. U začínajících řidičů se navrhuje snížit hranici celkového počtu bodů, při jejímž dosažení pozbydou řidičského oprávnění, na polovinu, tedy na celkový počet 6 bodů. V režimu snížené hranice budou řidiči po dobu 2 let ode dne získání řidičského oprávnění.

## F. PODPŮRNÁ OPATŘENÍ "P"

### PODPŮRNÁ OPATŘENÍ

<b>P 1</b>	Připravit podmínky pro operativní předávání dat o klasifikaci zranění podle stupnice MAIS3+ mezi lékaři a Policií ČR.
------------	---

V roce 2019 se uskutečnilo jednání svolané ŘSDP se zástupci Ministerstva vnitra ČR, Ministerstva dopravy ČR a Ústavu zdravotnických informací a statistiky ČR (dále jen „ÚZIS“). Výsledkem jednání byla dohoda na prozatímním způsobu předávání dat mezi ÚZIS a Policií ČR. V návaznosti na proběhlé jednání obdrželo ŘSDP stanovisko ÚZIS, v němž je uvedeno, že z důvodu GDPR a platné legislativy nejsou schopni data pro potřeby policie poskytovat. Vzhledem k tomu, že ke sběru dat MAIS 3+ se zavázala již řada evropských států, obrátí se v roce 2020 ŘSDP na členské státy ROADPOL (nástupce sítě TISPOL) se žádostí o informaci, jak v jejich zemích dochází ke sběru dat potřebných pro vykazování počtů následků dle klasifikace MAIS 3+. Na základě zjištěných informací připraví ŘSDP ve spolupráci s Odborem bezpečnostní politiky MV ČR návrh postupu předávání dat, případně i potřebnou úpravu příslušné legislativy. Z hlediska přípravy nového systému na sběr dat



o nehodovosti včetně následků lze konstatovat, že klasifikace MAIS 3+ je v něm již začleněna a Policie ČR bude s nástupem nového systému na sběr tohoto typu dat připravena.

## PODPŮRNÁ OPATŘENÍ

<b>P 3</b>	Zvyšovat kvalitu systému psychosociální pomoci účastníkům dopravních nehod s vážnými následky na životě a zdraví.
------------	---

V roce 2019 bylo uskutečněno celkem 18 kurzů pro příslušníky a zaměstnance Hasičského záchranného sboru ČR (dále jen "HZS"):

- Odborná příprava „*První psychická pomoc I*“ – realizováno 10 kurzů, kterých se zúčastnilo 131 osob (celkem tuto odbornou přípravu absolvovalo 1035 osob),
- Navazující odborná příprava „*První psychická pomoc II*“ – realizováno 5 kurzů, kterých se zúčastnilo 59 osob (celkem tuto odbornou přípravu absolvovalo 271 osob),
- Odborná příprava „*Systém řízení stresu při kritických událostech u HZS ČR*“ - realizovány 3 kurzy, kterých se zúčastnilo 38 osob (celkem tuto odbornou přípravu absolvovalo 579 osob).

Hasiči mají k dispozici v každém výjezdovém vozidle HZS ČR „*Karty pro komunikaci s neslyšícími u mimořádných událostí*“, které vytvořila psychologická služba HZS ČR. Karty kromě základních dorozumívacích vět obsahují i piktogramy některých základních pojmů, jako je např. lidské tělo, dům a další, na nichž mohou lidé se sluchovým handicapem ukázat, zda jsou zraněni a kde je něco bolí, zda se v zasaženém domě ještě někdo nachází apod.

V roce 2019 byly vytvořeny „*Karty pro poskytnutí první psychické pomoci dětem a dětem s poruchou sluchu*“. Tyto karty budou vydány a distribuovány v roce 2020 a měly by být k dispozici v každém výjezdovém vozidle HZS ČR.

Psychologická služba HZS ČR se po odborné stránce podílela na tvorbě publikace „*Asistence lidem s disabilitou při katastrofách*“, kterou vydalo Ministerstvo vnitra ČR.

Při pravidelných praktických cvičeních nebo i soutěžích hasičů (např. soutěž ve vyprošťování z havarovaných vozidel) se zařazují modelové situace, kdy hasiči procvičují komunikaci se zasaženými osobami včetně osob se sluchovým nebo jiným postižením. V kurzu „*Neodkladná zdravotnická pomoc*“, který je určený pro vzdělávání hasičů - zdravotníků, je zařazena výuka psychologie. Hasiči se zde učí mimo jiné jak komunikovat se zraněnou osobou při dopravních nehodách.

Psychologická služba HZS ČR spolupracovala v roce 2019 i na tvorbě dalších metodických pomůcek, které mohou zefektivnit poskytování psychosociální pomoci lidem při mimořádných událostech, včetně dopravních nehod. Konkrétně se jednalo o mobilní aplikaci „*První psychická pomoc*“, která byla vydána 24. června 2019 a je dostupná pro operační systém Android a iOS.

Dále se zpracovává metodika pro tzv. „*Asistenční centra pomoci*“, která se zřizují při mimořádných událostech s velkým počtem zraněných či mrtvých osob, a to včetně dopravních



nehod. Cílem tohoto centra je poskytnout rodinám zasažených osob a obětí bezpečný prostor a reagovat na jejich potřeby vyplývající ze situace spojené s dopravní nehodou.

V rámci systému psychosociální péče intervenoval HZS ČR u dopravních nehod v roce 2019 celkem 913 osob.

Krizoví intervenenti Policie ČR byli v roce 2019 vysláni ke 253 událostem typu dopravní nehoda s těžkým ublížením na zdraví či úmrtím, přičemž u 28 událostí byly intervence poskytnuty opakovaně. Celkově měli krizoví intervenenti celkem 725 kontaktů s osobami zasaženými dopravní nehodou. V 37 kontaktech šlo o intervenci oběti dopravní nehody, 612 intervencí bylo u osob blízkých oběti a 76 intervencí bylo poskytnuto dalším osobám, např. pachateli dopravní nehody.

## PODPŮRNÁ OPATŘENÍ

<b>P 5</b>	Upravit Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu (RAP) podle revidované Národní strategie.
------------	---

Resortní akční plán bezpečnosti a plynulosti silničního provozu 2017 – 2020 byl upraven podle revidovaného Akčního programu Národní strategie bezpečnosti silničního provozu a schválen náměstkem ministra vnitra JUDr. Jaroslavem Strouhalem (v zastoupení ministra vnitra).

## PODPŮRNÁ OPATŘENÍ

<b>P 8</b>	Pravidelně vyhodnocovat účinnost zákona č. 361/2000 Sb. a předpisů souvisejících v souladu s cíli Národní strategie.
------------	--

Pravidelně vyhodnocování účinnosti zákona č. 361/2000 Sb. a předpisů souvisejících bylo základem pro přípravu novely zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů, která byla v květnu 2020 předložena vládě.

- Revizi byl podroben systém správního trestání. Zpřísněny by měly být správní tresty za závažná porušení pravidel silničního provozu, a přestupky spojené s dopravní nehodou. Celkové nastavení správních trestů by mělo důsledně odpovídat typové závažnosti přestupků. Z tzv. „zbytkové skutkové podstaty“ byly vyčleněny některé závažné a bodované přestupky. Navrhováno je zrušení ukládání zákazů jízdy za opakované méně závažné přestupky s tím, že je bude možné řešit příkazem na místě a recidiva bude řešena formou bodového hodnocení. Naopak za závažné přestupky se navrhuje zpřísnění zákazů činnosti.
- Speciální pozornost by měla být věnována začínajícím řidičům – navrhuje se zavedení řidičského oprávnění na zkoušku a snížení bodového konta.
- Posílena by měla být možnost Policie ČR (a ve vybraných případech i obecní policie) vyřešit přestupek pokud možno příkazem na místě, což má okamžitý preventivně represivní účinek a řešení nezatěžuje další správní orgány. Sazby by měly být stanoveny pevně s výjimkou nejmírnější pokuty za méně závažné přestupky.
- Navrhuje se též revize a zjednodušení bodového systému. Navrhují se dvě sazby bodů, které zaručí důsledný postih recidivy (u závažných deliktů dle pravidla „2x a dost“, u

méně závažných „3x a dost“). Navrhovány jsou i změny v odečítání bodů. Současně se doporučuje zajistit snadnější přístup řidičů k informacím o stavu jejich bodového konta.

- Navrhuje se zavést legislativní definici bezpečné vzdálenosti a skutkovou podstatu přestupku postihující její porušení.
- Navrhuje se možnost zajištění řidičského průkazu namísto zadržení osvědčení o registraci vozidla v případech, kdy je důvodné podezření, že se podezřelý ze spáchání přestupku bude vyhýbat správnímu řízení.
- Policie ČR rovněž iniciovala potřebu novelizace ustanovení o objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla. Této otázce se začala v roce věnovat meziresortní pracovní skupina pod vedením Ministerstva dopravy.

Ministerstvo vnitra ve spolupráci s Ministerstvem financí zpracovali v roce 2019 návrh zákona, kterým se mění zákon č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů, zákon č. 17/2012 Sb., o Celní správě České republiky, ve znění pozdějších předpisů, a další související zákony. Důvodem zpracování návrhu je dlouhodobě nedostatečná vymahatelnost pravomocně uložených pokut, zejména pokut za dopravní přestupky, které byly uloženy orgány Celní správy České republiky nebo které byly uloženy Policií České republiky, obecní policií nebo obecním úřadem obcí s rozšířenou působností a předány do dělené správy k vymožení.

Důsledkem nedostatečné vymahatelnosti pokut je nedodržování tzv. sociálních předpisů (stanovené doby řízení, bezpečnostních přestávek nebo odpočinku), opakované porušování pravidel silničního provozu na pozemních komunikacích (např. řízení vozidla pod vlivem alkoholu aj. návykových látek, nebezpečné překračování nejvyšší dovolené rychlosti), poškozování pozemních komunikací přetíženými vozidly apod. Porušováním právních předpisů v oblasti dopravy se zvyšuje riziko dopravní nehody, včetně následků na životě a zdraví. V důsledku dopravní nehody dochází též k omezení plynulosti nebo průjezdnosti pozemní komunikace, což má negativní dopad na všechny řidiče, včetně ekonomických dopadů na přepravce.

Obsahem předloženého návrhu je zavedení nového oprávnění Policie České republiky a orgánů Celní správy České republiky požadovat při kontrole motorového vozidla uhrazení nedoplatku na pokutách uložených podle výše uvedených tří zákonů orgány Celní správy České republiky nebo uložených Policií České republiky, obecní policií nebo obecními úřady obcí s rozšířenou působností a předaných do dělené správy. V případě neuhrazení pokuty na místě kontroly v hotovosti nebo prostřednictvím platebního terminálu je navrhováno oprávnění zadržet tabulky registrační značky motorového vozidla nebo použít technický prostředek k zabránění odjezdu vozidla.

Cílem navrhované úpravy je zvýšení vymahatelnosti pravomocných a neuhrazených pokut za přestupky podle výše uvedených tří zákonů. Primárním cílem je především zvýšení bezpečnosti silničního provozu, ochrana života a zdraví účastníků silničního provozu a zvýšení respektu k dodržování právních předpisů na území České republiky.

Návrh bude předložen v roce 2020 vládě České republiky.

## PODPŮRNÁ OPATŘENÍ

<b>P 11</b>	Identifikovat výzkumné potřeby zaměřené na výzkum, vývoj a inovace metod, jejichž výsledky jsou využitelné pro dohled na bezpečnost silničního provozu ze strany Policie ČR, přepravu nebezpečného nákladu, příčiny a řešení dopravních nehod především velkého rozsahu s dopadem na činnost integrovaného záchranného sboru aj. obdobné potřeby s dopadem na zvýšení bezpečnosti silničního provozu.
-------------	---

Za rok 2019 nebyla ze strany Ředitelství služby dopravní policie identifikována žádná výzkumná potřeba, jejíž výsledky by byly použitelné pro dohled na bezpečnost silničního provozu či jiné obdobné potřeby.

### G. PODPŮRNÁ OPATŘENÍ "R" – RESORTNÍ

## PODPŮRNÁ OPATŘENÍ - RESORTNÍ

<b>R 1</b>	<p>A. Vyčlenit pro Ředitelství služby dopravní policie zvláštní prostředky pro financování preventivních aktivit v oblasti BESIP v souladu s § 124 odst. 8 písm. e) zákona č. 361/2000 Sb., v platném znění, v celkové částce nejméně 1.500.000 Kč/rok (od 2018)<sup>17</sup>.</p> <p>B. Zajištění financování informačních a preventivně výchovných opatření v oblasti bezpečnosti silničního provozu v jednotlivých krajích dle priorit pro ČR a jednotlivé kraje stanovených na kalendářní rok.</p>
------------	--

**Celkem vynaložila Policie ČR na preventivní aktivity v oblasti bezpečnosti silničního provozu 1 441 901 Kč.** Z finančních prostředků byly hrazeny především reflexní prvky (reflexní vesty, samonavíjecí pásy, reflexní tyčinky na kola apod.), dále např. zástěny s preventivními radami pro řidiče, které jsou využívány primárně při preventivních akcích, sekundárně k zaclonění místa tragických dopravních nehod, bezpečnostní karty "Jak postupovat při dopravní nehodě nebo poruše", interaktivní výstava s dopravní tematikou apod.

Ostatní prioritní preventivní aktivity v oblasti BESIP byly hrazeny z jiných zdrojů (např. workshop pro policejní preventisty a strážníky „Markétina dopravní výchova“ z Fondu zábrany škody apod.).

<sup>17</sup> Do roku 2017 byly na prevenci v souladu s dosud platným Resortním akčním plánem bezpečnosti a plynulosti silničního provozu alokovány prostředky ve výši 1 mil. Kč.

Kraj	Finanční prostředky na prevenci RAP (v Kč)
Praha	41 000
Středočeský	84 163
Jihočeský	100 000
Plzeňský	100 000
Ústecký	99 956
Královéhradecký	100 000
Jihomoravský	100 000
Moravskoslezský	100 000
Olomoucký	100 000
Zlínský	100 000
Pardubický	100 000
Liberecký	100 012
Karlovarský	100 000
Vysočina	100 000
Policejní prezidium	100 000
CELKEM	<b>1 441 901</b>

## PODPŮRNÁ OPATŘENÍ - RESORTNÍ

<b>R 2</b>	Podpora realizace opatření Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v gesci MV (Ú6.1 A – H, Ú6.3; tj. dohled, kontrola dodržování rychlostních limitů a bezpečné vzdálenosti).
------------	--

V roce 2019 byla uzavřena smlouva na pořízení vozidel v policejním provedení 4x4, kde z celkového počtu 865 ks je určeno 229 ks pro dopravní policii. Dodání těchto vozidel v celkové hodnotě 169 122 110,50 Kč proběhne v roce 2020.

Bylo dodáno 32 ks policejních mikrobuseů pro oddělení dopravních nehod v celkové částce 95 081 800,- Kč, z toho 30 328 650,- Kč bylo hrazeno z prostředků z Fondu zábrany škod.

Bylo pořízeno 40 ks motocyklů v policejním provedení za celkem 22 000 000 Kč. Motocykly byly plně hrazeny z prostředků Fondu zábrany škod.

Pro řidiče policejních motocyklů bylo dodáno 117 souprav motoobleků v celkové částce 3 833 200,- Kč a 106 ks ochranných přileb v částce 1 226 420,- Kč.

Bylo pořízeno 524 souprav analyzátorů alkoholu v dechu se záznamem v celkové hodnotě 20 428 768,80 Kč, z toho 432 souprav bylo částkou 16 804 250,- Kč hrazeno z prostředků Fondu zábrany škod.

Bylo pořízeno 1 173 370 ks náustků k analyzátorům alkoholu v dechu v celkovém finančním objemu 4 798 848,63 Kč. Dalších 3 200 ks v hodnotě 14 144,- Kč bylo vydáno ze skladových zásob.

Bylo pořízeno 83 650 ks jednorázových orientačních testů na zjišťování omamných a psychotropních látek ze slin a potu testovaných osob v celkovém finančním objemu 33 401 445,- Kč.

Pro potřeby dopravní policie bylo dále pořízeno 1 023 ks speciálních reflexních vest v hodnotě 2 915 089,65 Kč a 600 ks reflexních pláštěnek v hodnotě 1 887 600,- Kč.

## PODPŮRNÁ OPATŘENÍ - RESORTNÍ

<b>R 3</b>	Zřízení speciálního oddělení dohledu v rámci organizační struktury Policejního prezidia ČR s působností na celém území ČR
------------	---

Byl zpracován návrh projektu speciálního oddělení dohledu v rámci organizační struktury Policejního prezidia ČR. V roce 2019 byla řešena v součinnosti se Správou logistického zabezpečení Policejního prezidia ČR dislokace tohoto oddělení. Hlavním důvodem je vytvoření efektivního nástroje potřebného k naplňování úkolů vyplývajících z odpovědnosti za vývoj dopravně bezpečnostní situace s možností operativního nasazení sil a prostředků speciálního oddělení dohledu na celém území ČR s ohledem na aktuální vývoj dopravně bezpečnostní situace (zejm. dohled v rizikových úsecích dálnic). Úkolem oddělení bude také doprovod nadrozměrných nákladů a další doprovody, spolupráce s ostatními specializovanými útvary Policie ČR a od února 2021 též kontrola časového zpoplatnění na dálnicích (videotolling).

## PODPŮRNÁ OPATŘENÍ - RESORTNÍ

<b>R 4</b>	<p>A. Zpracování podkladů pro vyhodnocení Resortního akčního plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu za uplynulý kalendářní rok (data od 1. 1. – 31. 12. roku) a pro vyhodnocení ukazatelů Národní strategie BESIP.</p> <p>B. Vyhodnocení Resortního akčního plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu za uplynulý kalendářní rok. Stanovení priorit na další období.</p> <p>C. Zpracování podkladů pro informaci vládě České republiky o plnění opatření Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v gesci či spolugesci MV.</p>
------------	--

Vyhodnocení Resortního akčního plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu za rok 2019 bylo zpracováno na základě podkladů od jednotlivých gestorů a předloženo ke schválení. Součástí vyhodnocení jsou i priority na další rok.

O vyhodnocení plnění opatření uvedených v Národní strategii BESIP je vláda každoročně informována, a to do 15. června následujícího kalendářního roku. Předložení zprávy je v gesci Ministerstva dopravy. Ministerstvo vnitra zpracovává každoročně podklady pro vyhodnocení opatření Národní strategie BESIP v gesci Ministerstva vnitra a Policie ČR formou elektronického dotazníku. Podklady byly Ministerstvu dopravy odeslány 24. 2. 2020.

## V. PŘEHLED PLNĚNÍ OPATŘENÍ

Opatření	Stručná anotace opatření	Stav plnění
K 1.7 A	Vyškolení auditorů	Plněno průběžně; v roce 2019 nesplněn předpokládaný počet vyškolených auditorů pro daný rok
K 1.7 B	Bezpečnostní inspekce pozemních komunikací, podněty k odstraňování rizikových lokalit	Plněno průběžně
K 1.7 C	Bezpečnostní kontrola míst smrtelných dopravních nehod	Plněno průběžně
K 5.3	Kontroly křižovatek	Plněno průběžně
K 7.4	Kontroly křížení železničních přejezdů	Plněno průběžně
K 8.6	Vytipování míst pro vážení vozidel	Plněno průběžně; Policie místa vytipovala, jejich výstavba je ale stále nedostatečná; opakovaně řešeno s MD.
K 8.9	eCall	Splněno

Opatření	Stručná anotace opatření	Stav plnění
V 1.1A	Silniční technické kontroly	Plněno průběžně
V 1.1 B	Kontrola vybavení jízdních kol	Plněno průběžně; bude třeba se věnovat způsobu kontroly elektrokol a elektrokoloběžek.
V 1.3	Nízkorychlostní vážení vozidel	Plněno průběžně; vysoké procento zjištěných přetížených vozidel.
V 1.4	Dohled Policie ČR podle zákona o silniční dopravě	Plněno průběžně; vysoké procento zjištěných závad v silniční dopravě

Opatření	Stručná anotace opatření	Stav plnění
Ú 2.1	Preventivní a informační aktivity - dodržování rychlosti	Plněno průběžně
Ú 6.1; Ú 6.3	Dohled - rychlost	Plněno průběžně
Ú 6.3	Dohled – bezpečná vzdálenost	Plněno částečně; chybí definice bezpečné vzdálenosti

		(v legislativním procesu)
Ú 3.1	Preventivní a informační aktivity – alkohol aj. návykové látky	Plněno průběžně
Ú 6.1	Dohled – alkohol aj. návykové látky	Plněno průběžně
Ú2	Preventivní a informační aktivity – chodci	Plněno průběžně
Ú 6.1	Dohled – chodci	Plněno průběžně
Ú2	Preventivní a informační aktivity – cyklisté	Plněno průběžně
Ú 6.1	Dohled – cyklisté	Plněno průběžně
Ú2	Preventivní a informační aktivity – motocyklisté	Plněno průběžně
Ú 6. 1	Dohled - motocyklisté	Plněno průběžně
Ú2	Preventivní a informační aktivity – zádržné systémy	Plněno průběžně
Ú 2. 6	Preventivní a informační aktivity – mladí a začínající řidiči	Plněno průběžně
Ú 2	Preventivní a informační aktivity – senioři	Plněno průběžně
Ú 2	Preventivní a informační aktivity – zádržné systémy	Plněno průběžně
Ú 6.1	Dohled – zádržné systémy	Plněno průběžně
Ú 6.1	Dohled – nedání přednosti, nesprávné předjíždění, vjetí do protisměru	Plněno průběžně
Ú 5. 1	Vyhodnocení účinnosti bodového a sankčního systému	Plněno průběžně
Ú 8.1	Účinnější postihy při opakovaném porušení zákazu řízení	Plněno částečně
Ú 8.2	Upravit systém působení na recidivující přestupce	Plněno částečně
Ú 8.3	Stanovit přísnější podmínky bodového hodnocení pro začínající řidiče	Plněno částečně

P 1	Příprava podmínek pro předávání dat o klasifikaci zranění	Plněno částečně
P3	Psychosociální pomoc účastníkům dopravních nehod	Plněno průběžně
P 5	Aktualizace Resortního akčního plánu BESIP	Splněno
P 8	Vyhodnocení účinnosti zákona o silničním provozu	Plněno průběžně
P 11	Výzkum, vývoj, inovace	V roce 2019 nebyla identifikována žádná

		potřeba.
--	--	----------

Opatření	Stručná anotace opatření	Stav plnění
R 1. A	Vyčlenění finančních prostředků pro prevenci	Splněno
R 1. B	Finanční zajištění preventivních aktivit dle priorit	Splněno
R 2	Podpora dohledové činnosti Policie ČR	Splněno
R 3	Zřízení speciálního oddělení dohledu s působností na celém území ČR	Plněno částečně
R 4. A	Zpracování podkladů pro vyhodnocení Resortního akčního plánu BESIP	Splněno
R 4. B	Vyhodnocení Resortního akčního plánu BESIP, stanovení priorit	Splněno
R 4. C	Zpracování podkladů pro vyhodnocení Národní strategie BESIP	Splněno

## VI. ZÁVĚR

V Národní strategii bezpečnosti silničního provozu České republiky byl stanoven cíl: snížit počet usmrcených (do 30 dnů) při dopravních nehodách do roku 2020 o 60 % oproti roku 2009 (tj. na 360 osob) a počet těžce zraněných o 40 % osob oproti roku 2009, tj. na 2 122 osob.

V roce 2019 zemřelo při dopravních nehodách **547 osob (do 24 hodin; resp. 618 osob do 30 dnů)**. Počet usmrcených v roce 2019 byl třetí nejnižší od roku 1961, od kdy dopravní policie disponuje souvislou statistikou dopravní nehodovosti, nicméně cíle Národní strategie pro rok 2019 (maximálně 362 usmrcených do 24 hodin od dopravní nehody, resp. 391 usmrcených do 30 dnů) se dosáhnout nepodařilo.

V roce 2019 bylo při dopravních nehodách **těžce zraněno 2 110 osob**. Jedná se o vůbec nejnižší počet těžce zraněných osob z dopravních nehod od roku 1961. Cíle Národní strategie pro rok 2019 (2222 těžce zraněných) se tedy dosáhnout podařilo.

**Celkové roční ekonomické ztráty z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích se v roce 2019 odhadují na téměř 80 miliard Kč<sup>18</sup>** (finální údaj bude k dispozici na konci roku 2020).

### Mezinárodní srovnání:

Průměrný pokles usmrcených osob v důsledku dopravních nehod 2010 – 2019 byl v zemích EU27 23,7 %, Česká republika dosáhla ve stejném období 22,9% poklesu.

V roce 2019 byl v zemích EU27 průměrný počet 58 usmrcených osob na 1 mil. obyvatel, v České republice 58 usmrcených na 1 mil. obyvv.

**Úrovně průměru zemí EU Česká republika dosud nedosáhla, v úrovni bezpečnosti silničního provozu se Česká republika nachází na 17. místě z 27 členských států.**

<sup>18</sup> Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.



**V roce 2019 se podařilo naplnit cíle Národní strategie BESIP jen u těchto kategorií:**

- ❖ těžce zranění chodci
- ❖ usmrcení cyklisté
- ❖ těžce zranění a usmrcení z dopravních nehod zaviněných mladými řidiči
- ❖ těžce zranění z dopravních nehod zaviněných řidiči nákladních vozidel

**Největší rozdíl oproti cílům stanoveným v Národní strategii byl v roce 2019 zaznamenán zejména u**

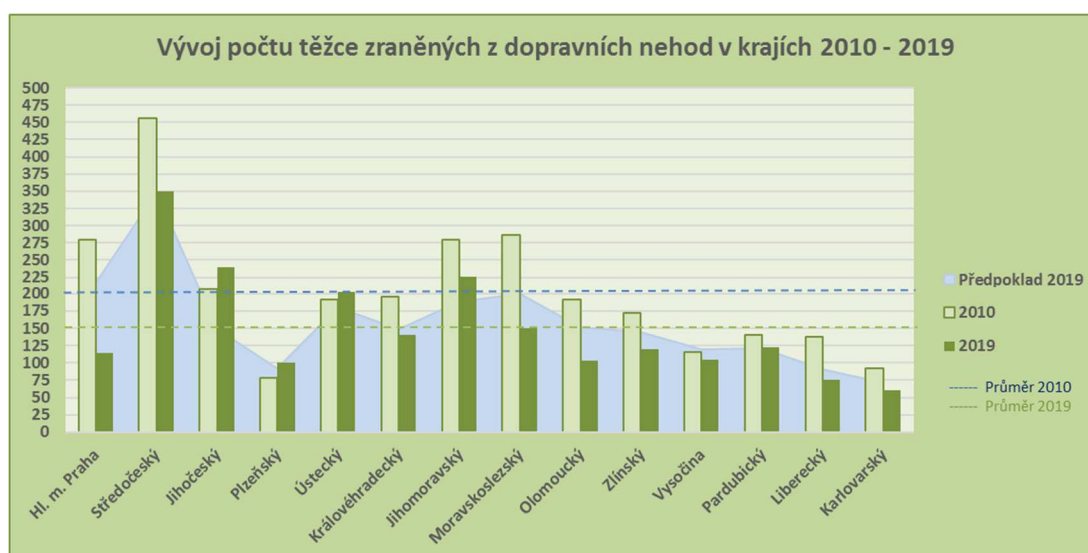
- ❖ **usmrcených dětí** (meziroční pokles o 16 %, ale o 128 % více oproti cíli Národní strategie); nejvíce usmrcených dětí v Středočeském a Královéhradeckém kraji;
- ❖ **usmrcených motocyklistů** (meziroční pokles o 18 %, ale o 63 % více oproti cíli Národní strategie); nejvíce ve Středočeském kraji;
- ❖ **usmrcených osob z dopravních nehod zaviněných nesprávným předjížděním či jízdou v protisměru** (meziroční nárůst o 16,5 %, o 41,3 % více oproti cílům Národní strategie); nejvíce ve Středočeském kraji, Jihomoravském kraji;
- ❖ **usmrcených osob z dopravních nehod zaviněných nedáním přednosti v jízdě** (meziroční nárůst o 4,5 % a o 24,3 % více oproti cílům Národní strategie); nejvíce Královéhradecký, Jihomoravský a Středočeský kraj;
- ❖ **usmrcených osob z dopravních nehod zaviněných řidiči nákladních vozidel** (meziroční nárůst o 21,4 %, o 23,6 % více oproti cílům Národní strategie); nejvíce ve Středočeském kraji, Jihomoravském kraji a v Kraji Vysočina);
- ❖ **těžce zraněných seniorů** (meziroční pokles o 21,4 %, ale o 22 % více oproti cílům Národní strategie); nejvíce ve Středočeském kraji, Ústeckém a Jihomoravském kraji);
- ❖ **usmrcených osob z dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek** (meziroční nárůst o 2 %, o 19,2 % více oproti cílům Národní strategie); nejvíce v Jihomoravském, Olomouckém a Ústeckém kraji.

## Plnění cílů Národní strategie BESIP v jednotlivých krajích

Graf 25: Plnění cílů Národní strategie BESIP 2010 – 2019 v jednotlivých krajích - usmrcení



Graf 26: Plnění cílů Národní strategie BESIP 2010 – 2019 v jednotlivých krajích – těžce zranění



Největší podíl usmrcených osob (v roce 2019 36 %) je dlouhodobě evidován u dopravních nehod zaviněných **nepřiměřenou rychlostí**.

Největší počet usmrcených i těžce zraněných osob je dlouhodobě evidován ve **Středočeském kraji**.

Vysoký počet usmrcených a těžce zraněných je evidován též v **Jihočeském kraji**, v **Jihomoravském kraji** a **Moravskoslezském kraji**.

### Problematické dílčí cíle v jednotlivých krajích

Kraj	Usmrceno	Těžce zraněno	Problematické dílčí cíle 2019 <sup>19</sup>
Hl. m. Praha	20	114	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Chodci</b> (40 % usmrcených a 46 % těžce zraněných osob v kraji)</li> <li>• <b>Nákladní automobily</b> (35 % všech usmrcených v kraji)</li> <li>• <b>Nedání přednosti v jízdě</b> (50 % těžce zraněných osob v kraji)</li> <li>• V Praze nebylo v roce 2019 usmrceno žádné dítě, ani žádná osoba z důvodu nepřiměřené rychlosti či nesprávného předjíždění</li> </ul>
Středočeský	88	350	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nepřiměřená rychlost</b> (42 % usmrcených a 36 % těžce zraněných osob v kraji; 19 % všech usmrcených a 22 % všech těžce zraněných osob z důvodu nepřiměřené rychlosti v ČR)</li> <li>• <b>Mladí řidiči</b> (19 % usmrcených osob v kraji)</li> <li>• <b>Motocyklisté</b> (18 % usmrcených a 22 % těžce zraněných osob v kraji)</li> <li>• <b>Děti</b> (19 % všech těžce zraněných dětí z ČR)</li> </ul>
Jihočeský	58	239	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nepřiměřená rychlost</b> (52 % všech usmrcených osob v kraji, 15 % všech usmrcených osob z důvodu nepřiměřené rychlosti v ČR)</li> <li>• <b>Mladí řidiči</b> (26 % osob bylo v kraji usmrceno vinou mladých řidičů)</li> <li>• <b>Nesprávné předjíždění</b> (20 % těžce zraněných osob v kraji)</li> <li>• V Jihočeském kraji nebyla v roce 2019 usmrcena žádná osoba z důvodů řízení pod vlivem alkoholu (jediný kraj)</li> </ul>
Plzeňský	28	101	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nepřiměřená rychlost</b> (46 % usmrcených osob v kraji)</li> <li>• <b>Stárnoucí populace</b> (36 % usmrcených osob v kraji bylo starších 64 let)</li> <li>• V Plzeňském kraji nebylo v roce 2019 usmrceno žádné dítě, nejnížší počet těžce zraněných cyklistů /4/ v ČR, nejnížší počet usmrcených z dopravních nehod zaviněných řidiči nákladních vozidel, druhý nejnížší počet těžce zraněných osob z dopravních nehod zaviněných mladými řidiči a usmrcených z důvodů nesprávného předjíždění</li> </ul>
Ústecký	40	203	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nepřiměřená rychlost</b> (40 % usmrcených a 36 % těžce zraněných osob v kraji)</li> <li>• <b>Nedání přednosti v jízdě</b> (28 % usmrcených osob v kraji vs. 17 % v ČR)</li> <li>• <b>Stárnoucí populace</b> (30 % usmrcených osob v kraji)</li> <li>• <b>Chodci</b> (20 % usmrcených, 25 % těžce zraněných osob v kraji)</li> </ul>
Královéhradecký	48	141	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nedání přednosti</b> (31 % usmrcených osob v kraji vs. 17 % v ČR)</li> <li>• <b>meziroční nárůst o 30 usmrcených osob</b></li> <li>• V Královéhradeckém kraji byl v roce 2019 druhý nejnížší počet těžce zraněných osob v důsledku dopravních nehod pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek</li> </ul>
Jihomoravský	63	226	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nedání přednosti v jízdě</b> (25 % usmrcených a 35 % těžce zraněných osob v kraji)</li> <li>• <b>Chodci</b> (21 % usmrcených a 29 % těžce zraněných osob v kraji)</li> </ul>
Moravskoslezský	53	150	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Mladí řidiči</b> (25 % usmrcených a 23 % těžce zraněných osob v kraji)</li> <li>• <b>Cyklisté</b> (24 % těžce zraněných vs. 15 % v ČR)</li> <li>• <b>Chodci</b> (21 % usmrcených a 22 % těžce zraněných osob v kraji)</li> <li>• V Moravskoslezském kraji nebylo v roce 2019 usmrceno žádné dítě; z dlouhodobého hlediska převážně plní cíle Národní strategie</li> </ul>

<sup>19</sup> S využitím: Ministerstvo dopravy, Informace o plnění opatření Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v roce 2019.

**Poznámka:** Vzhledem k tomu, že dílčí cíle kombinují jednak kategorie účastníků silničního provozu (z pohledu věku: děti, stárnoucí populace - následky, mladí řidiči – zavinění, zranitelnosti: chodci, cyklisté, motocyklisté apod.), jednak definují příčiny dopravních nehod (nepřiměřená rychlost, nedání přednosti v jízdě apod.) součet dílčích cílů není roven celkovým následkům na životech a zdraví, tedy usmrcení a těžce zranění, resp. součet procentuálních podílů může překročit 100 %). Důvodem je to, že např. nehoda nákladního vozidla s chodcem zaviněná mladým řidičem v důsledku nepřiměřené rychlosti se propíše do 4 dílčích cílů současně.

Olomoucký	34	103	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Alkohol</b> (24 % osob bylo usmrceno viníkem pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek vs. 11 % v ČR, 15 % bylo těžce zraněno)</li> <li>• <b>Chodci</b> (24 % usmrcených a 20 % těžce zraněných osob v kraji)</li> <li>• <b>Nesprávné předjíždění</b> (27 % usmrcených osob v kraji, 18 % těžce zraněno)</li> <li>• <b>Cyklisté</b> (25 % těžce zraněných osob v kraji)</li> <li>• V Olomouckém kraji byl 2. nejnižší počet usmrcených osob z dopravních nehod zaviněných řidiči nákladních vozidel</li> </ul>
Zlínský	19	120	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nepřiměřená rychlost</b> (58 % usmrcených osob v kraji vs. 36 % v ČR)</li> <li>• <b>Motocyklisté</b> (32 % usmrcených osob v kraji vs. 14 % v ČR)</li> <li>• <b>Nesprávné předjíždění</b> (32 % usmrcených osob v kraji)</li> <li>• <b>Stárnoucí populace</b> (27 % těžce zraněných seniorů)</li> <li>• V Zlínském kraji nebylo v roce 2019 usmrceno žádné dítě ani žádná osoba v důsledku dopravní nehody zaviněné nedáním přednosti v jízdě.</li> </ul>
Vysočina	40	104	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nesprávné předjíždění</b> (33 % usmrcených osob v kraji vs. 21 % v ČR; 20 % těžce zraněných osob v kraji vs. 12 % v ČR)</li> <li>• <b>Nepřiměřená rychlost</b> (37 % usmrcených osob v kraji)</li> <li>• <b>Nákladní automobily</b> (23 % usmrcených osob v kraji vs. 12 % v ČR)</li> </ul>
Pardubický	31	123	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Mladí řidiči</b> (26 % usmrcených osob v kraji vs. 15 % v ČR)</li> <li>• <b>Nesprávné předjíždění</b> (29 % usmrcených osob v kraji vs. 21 % v ČR)</li> <li>• <b>Cyklisté</b> (21 % těžce zraněných cyklistů v kraji vs. 15 % v ČR)</li> <li>• <b>Motocyklisté</b> (20 % těžce zraněných motocyklistů v kraji)</li> <li>• V Pardubickém kraji nebylo v roce 2019 usmrceno žádné dítě.</li> </ul>
Liberecký	12	76	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nesprávné předjíždění</b> (1/3 usmrcených osob v kraji)</li> <li>• <b>Motocyklisté</b> (29 % těžce zraněných motocyklistů v kraji vs. 20 % v ČR)</li> <li>• V roce 2019 nebyla v Libereckém kraji usmrcena žádná osoba z dopravní nehody zaviněné nepřiměřenou rychlostí (!) ani vinou mladého řidiče. V Libereckém kraji byl rovněž evidován nejnižší počet usmrcených chodců /1/ a nejnižší počet těžce zraněných osob z dopravních nehod pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek.</li> </ul>
Karlovarský	13	60	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Alkohol</b> (31 % usmrcených osob v kraji vs. 11 % v ČR)</li> <li>• <b>Motocyklisté</b> (25 % těžce zraněných v kraji, vs. 20 % v ČR)</li> <li>• <b>Chodci</b> (23 % usmrcených osob v kraji, 18 % těžce zraněno)</li> <li>• Karlovarský kraj je z dlouhodobého hlediska jediným krajem, kde jsou plněny cíle Národní strategie BESIP.</li> </ul>

## PRIORITY ČINNOSTI DOPRAVNÍ SLUŽBY PRO ROK 2020

V roce 2020 doporučujeme zaměřit dohledovou činnost dopravní služby na:

- ✓ **Zvýšení tzv. viditelného dohledu** na komunikacích v časech s vyšší intenzitou provozu a úsecích se zvýšeným rizikem vzniku závažných dopravních nehod. Zaměření dohledu na rizikové chování řidičů - zejména nesprávný způsob jízdy, nevěnování se řízení, nedodržování dovolené rychlosti apod.
- ✓ **Plynulý provoz na dálnicích a silnicích I. tříd** – zaměření dohledu na jízdu v jízdnicích pruzích (zákaz vjezdu a zákaz předjíždění nákladních vozidel, zejména v rekonstruovaných úsecích dálnic, neoprávněná jízda v levém a středním pruhu mimo obec), neprodlené odstraňování překážek silničního provozu a stání nákladních vozidel mimo určené plochy.
- ✓ **Zranitelní účastníci silničního provozu** (motorkáři, chodci, cyklisté) – dohled nad dodržováním pravidel, používání ochranných pomůcek, důraz na viditelnost a bezpečné chování na pozemních komunikacích. Tematicky zaměřené dopravně bezpečnostní akce v rizikových časech a místech.

- ✓ **Alkohol a drogy v silničním provozu** – účinný dohled nad dodržováním zákazu požívání alkoholu a jiných návykových látek řidiči vozidel, včetně cyklistů.
- ✓ **Profesionální řidiči** – kontrola přetížených vozidel, dodržování tzv. sociálních předpisů.
- ✓ **Vytváření bezpečného dopravního prostoru** – podněty k odstraňování nehodových lokalit a instalaci dopravně inženýrských opatření za účelem zvyšování bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu.

### **PRIORITY V OBLASTI DOPRAVNÍ PREVENCE PRO ROK 2020**

Pro rok 2020 navrhujeme v souladu s výše uvedenými prioritami v oblasti činnosti služby dopravní policie zaměřit se na tyto dopravně bezpečnostní aspekty v oblasti prevence:

- ✓ **Bezpečnost chodců a cyklistů** (spolupráce s oddělením BESIP Ministerstva dopravy, Českou kanceláří pojistitelů a platformou Vize 0), důraz na používání přileb i u cyklistů nad 18 let (projekt „Na kole jen s přilbou!“ ve spolupráci s Týmem silniční bezpečnosti), projekt zaměřený na žáky základních škol „*Zebra se za Tebe nerozhledne*“, zdůraznění podmínek pro provoz elektrokol a elektrokoloběžek v silničním provozu.
- ✓ **Dodržování rychlostních limitů**, projekty zaměřené na vnímání smyslu rychlostních limitů /sociální sítě/.
- ✓ **Bezpečný způsob jízdy motocyklistů** - III. ročník preventivní kampaně - „*Začneme spolu aneb kolama dolů*“, viditelnost motocyklistů - společný projekt s Českou kanceláří pojistitelů ke zviditelnění řidičů motocyklů a osádek dalších motorových vozidel.
- ✓ Preventivní kampaně zaměřené na **nevěnování se řízení a agresivní jízdu** (spolupráce s Českou kanceláří pojistitelů na preventivním projektu zaměřeném na používání mobilních telefonů při řízení, agresivní chování za volantem apod.).
- ✓ **Dopravní výchova** – aktivity zaměřené na podporu a rozvoj dopravní výchovy ve školách, školských zařízeních a dětských dopravních hřištích v časech pro veřejnost (využití projektu „Markétina dopravní výchova“ v rámci pilíře „Tvoje cesta v dopravě“).
- ✓ **Alkohol a drogy** – preventivní aktivity zdůrazňující důsledky požívání alkoholu a návykových látek řidiči vozidel, příprava videoklipu zaměřeného na řízení pod vlivem alkoholu a drog.
- ✓ Příprava pilotního projektu zaměřeného na **bezpečný pohyb absolventů autoškol v silničním provozu**.

### **PRIORITY V OBLASTI LEGISLATIVY PRO ROK 2020**

- ✓ Spolupráce s Ministerstvem dopravy při projednávání **novely zákona č. 361/2000 Sb. o silničním provozu** v Parlamentu ČR.
- ✓ Předložení návrhu novely zákona č. 273/2008 Sb. a zákona č. 17/2012 Sb., o Celní správě ČR a zákonů souvisejících (**zvýšení vymahatelnosti nedoplatků na pokutách za dopravní přestupky**) Parlamentu ČR.
- ✓ Spolupráce s Ministerstvem dopravy a dalšími subjekty na **zvýšení vymahatelnosti práva v rámci objektivní odpovědnosti provozovatele vozidla**.
- ✓ **Příprava legislativních změn v evidenci dopravních nehod** jako předpoklad pro změnu klasifikace zranění podle stupnice MAIS3+.

### **PERSONÁLNÍ A MEDIÁLNÍ STRATEGIE**

- ✓ Stabilizace personálních stavů v rámci služby dopravní policie.
- ✓ Prezentace práce dopravních policistů.