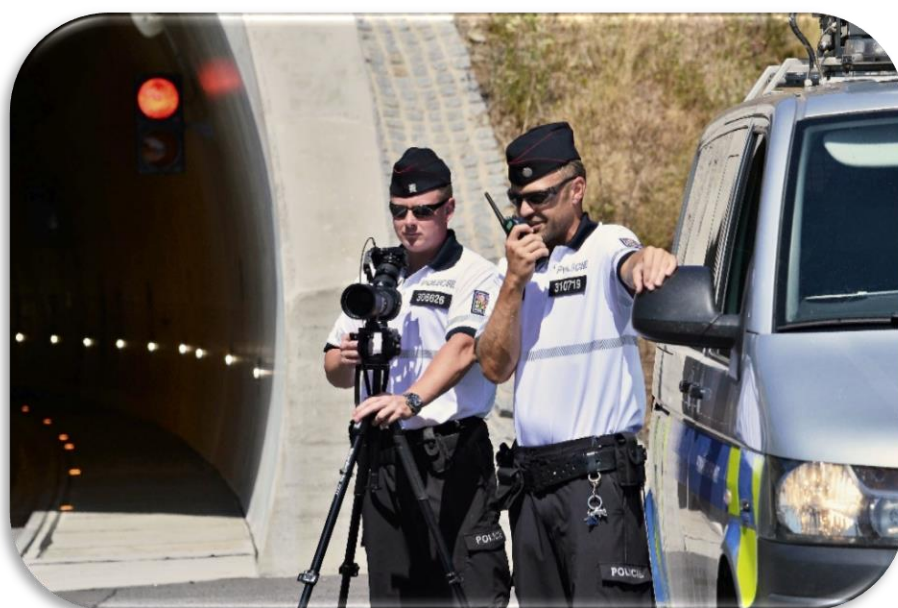




# VYHODNOCENÍ RESORTNÍHO AKČNÍHO PLÁNU BEZPEČNOSTI A PLYNULOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU ZA ROK 2020



Odbor bezpečnostní politiky  
Praha 2021

## 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 2020 .....	11
A. OPATŘENÍ "K" – BEZPEČNÉ KOMUNIKACE .....	11
B. OPATŘENÍ "V": BEZPEČNÉ VOZIDLO .....	16
C. OPATŘENÍ "Ú": BEZPEČNÉ CHOVÁNÍ ÚČASTNÍKŮ SILNIČNÍHO PROVOZU .....	19
1. Rychlost .....	19
2. Alkohol a jiné návykové látky .....	24
3. Chodci .....	32
4. Cyklisté .....	39
5. Motocyklisté .....	44
6. Mladí řidiči.....	46
7. Senioři .....	46
8. Zadržné systémy .....	49
9. Nedání přednosti, nesprávné předjíždění, jízda v protisměru.....	52
E. LEGISLATIVA, VYMAHATELNOST .....	54
F. PODPŮRNÁ OPATŘENÍ "P" .....	56
G. PODPŮRNÁ OPATŘENÍ "R" – RESORTNÍ.....	60
V. PŘEHLED PLNĚNÍ OPATŘENÍ .....	64
VI. ZÁVĚR .....	66

### 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 2020, bylo schváleno ministrem vnitra dne 16. dubna 2021.

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

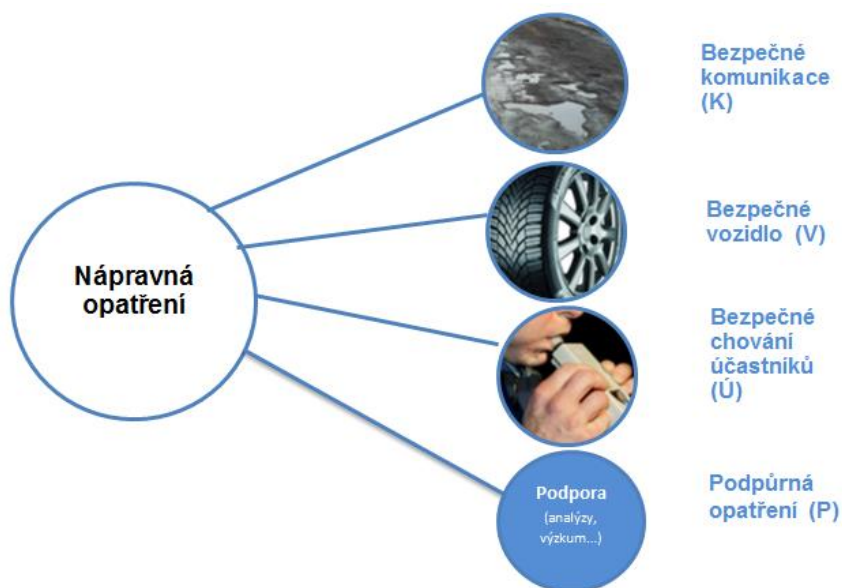
**SNÍŽIT POČET TĚŽCE ZRANĚNÝCH OSOB O 40 %**  
oproti roku 2009, tj. maximálně na 2 122 osob.

---

<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.

Nápravná opatření specifikovaná v **Akčním programu vycházejí z revize Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, schválené** usnesením vlády č. 160 ze dne 27. 2. 2017. Opatření byla rozdělena 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.

Vláda České republiky svým usnesením č. 8 ze dne 4. ledna 2021 schválila **Strategii BESIP 2021 – 2030 a Akční plán na roky 2021 – 2022**. Opatření uvedená v tomto Akčním plánu budou rozpracována do nového resortního dokumentu.

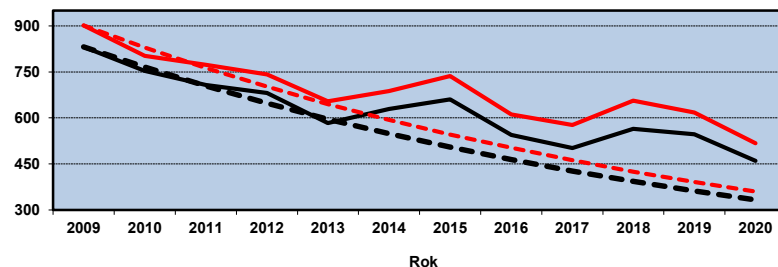
<sup>2</sup> <https://www.mvcr.cz/clanek/bezpecnost-silnicniho-provozu.aspx?q=Y2hudW09Ng%3d%3d>

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

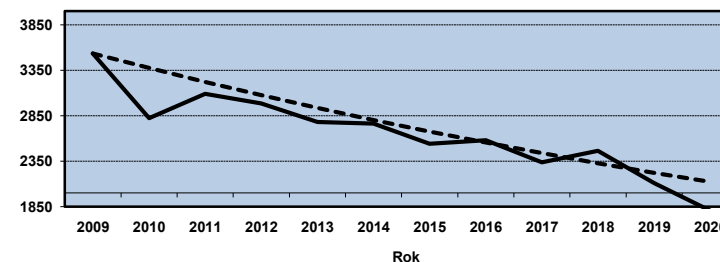
### Předpokládaný a skutečný vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných do roku 2020

Rok	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2020
Usmrceno do 30 dnů	1431	1447	1382	1286	1063	1222	1076	901	802	773	742	654	688	738	611	577	656	618	518	360
Usmrceno do 24 h	1314	1319	1215	1127	956	1123	992	832	753	707	681	583	629	660	545	502	565	547	460	333
Těžce zraněno	5492	5253	4878	4396	3990	3960	3809	3536	2823	3092	2986	2782	2762	2540	2580	2339	2465	2110	1807	2122

Graf 1: Počet usmrcených osob v silničním provozu



Graf 2: Počet těžce zraněných osob v silničním provozu

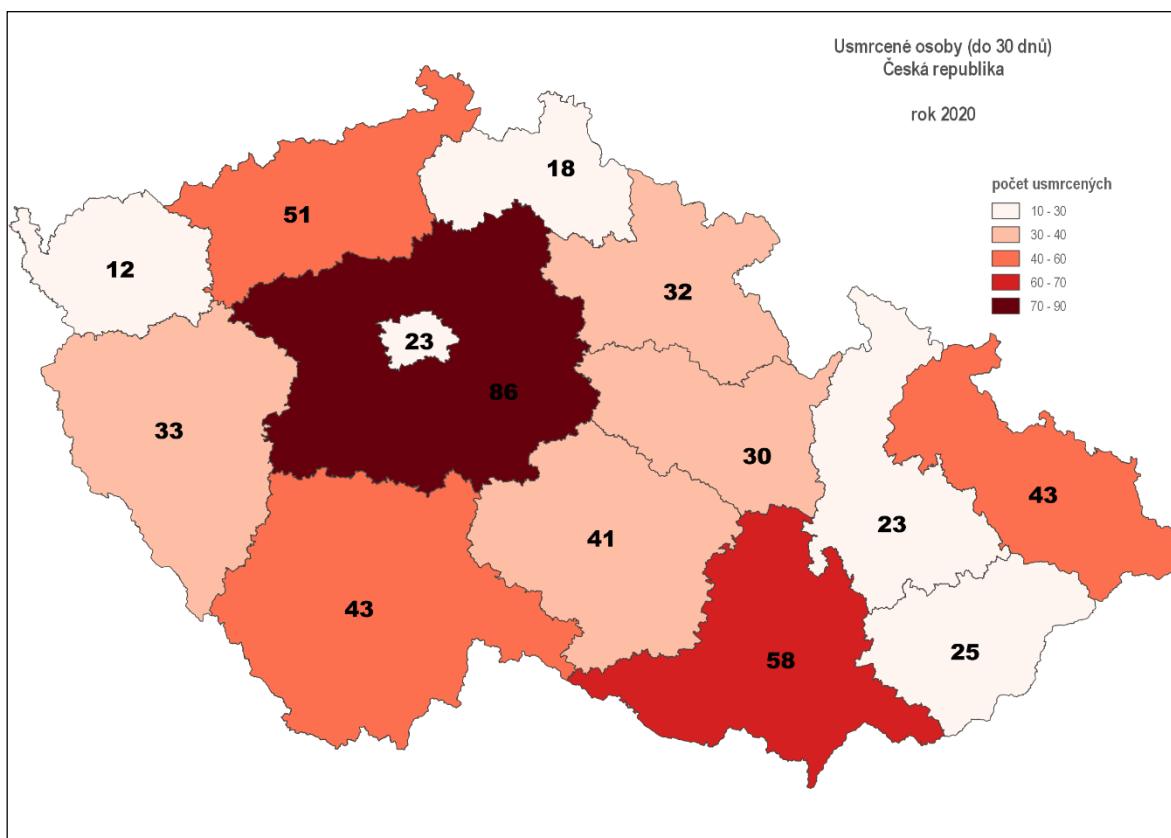


### III. VÝVOJ SITUACE V OBLASTI BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU

#### Počet usmrcených osob

**V roce 2020 zemřelo při dopravních nehodách do 24 hodin 460 osob, resp. 518 (do 30 dnů).** To je historicky nejnižší počet od roku 1961, od kdy dopravní policie disponuje souvislou statistikou dopravní nehodovosti.

**Cíle Strategie pro rok 2020** (333 usmrcených do 24 hodin od nehody, resp. 360 usmrcených osob do 30 dnů od nehody) **však nebylo dosaženo.** Meziročně došlo k poklesu o 87 usmrcených osob, tj. o 15,9 %.

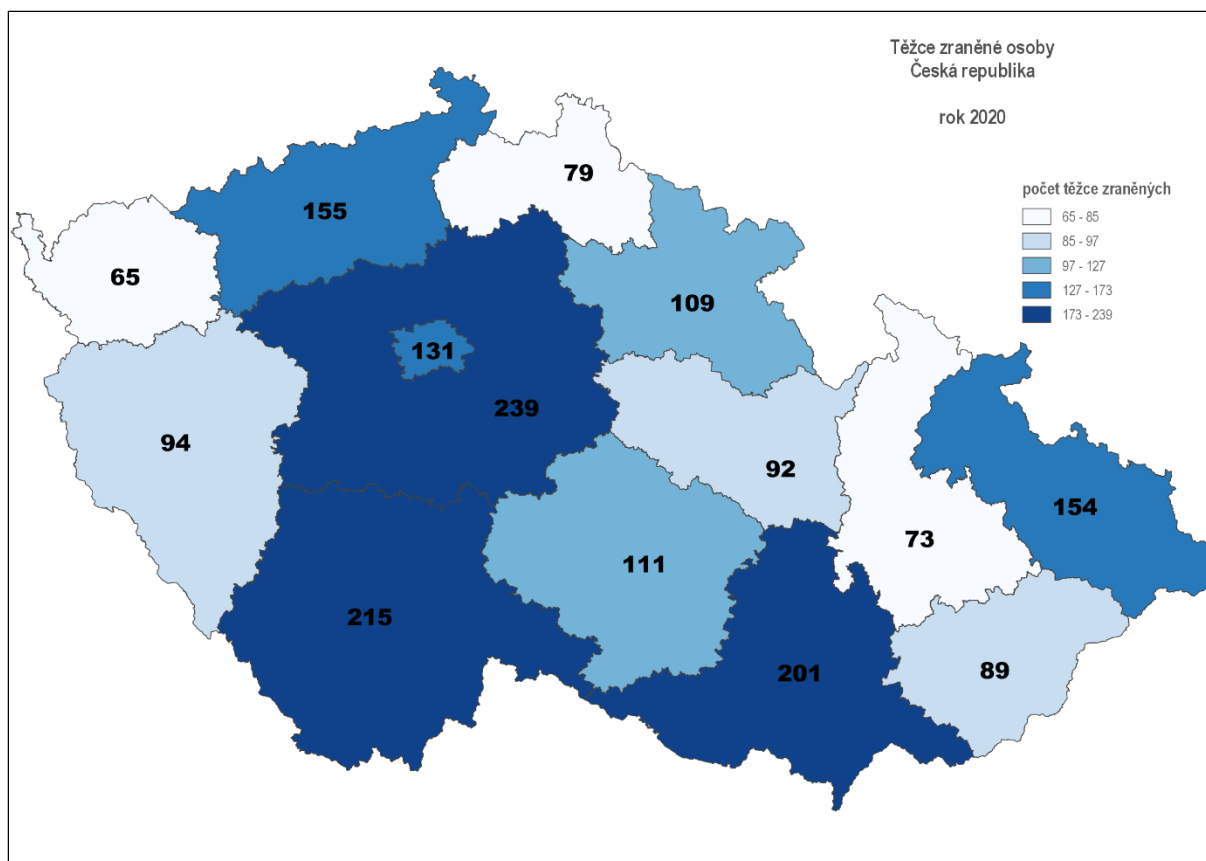


Mapa: Ředitelství služby dopravní policie

#### Počet těžce zraněných osob

**V roce 2020 bylo při dopravních nehodách těžce zraněno 1 807 osob. Počet těžce zraněných meziročně poklesl o 303 osob, o 14,4 %.** Cíle Národní strategie pro rok 2020 (2122 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 se měl počet usmrcených osob do roku 2020 snížit oproti roku 2010 o polovinu, tzn. na cca **35 usmrcených osob na milion obyvatel v roce 2020**; v roce 2020 by tak nemělo být usmrceno více než 14 841 osob.

S ohledem na zpomalení poklesu usmrcených osob v celé EU v posledních letech však tohoto ambiciózního cíle s největší pravděpodobností nebylo dosaženo. Podle posledního evropského srovnání za rok 2019<sup>3</sup> zahynulo v celé Evropské unii při dopravních nehodách 22 659 osob.

**Průměr zemí EU v roce 2019**

**51 usmrcených na milion obyvatel**

**Česká republika v roce 2019**

**58 usmrcených na 1 milion obyvatel**

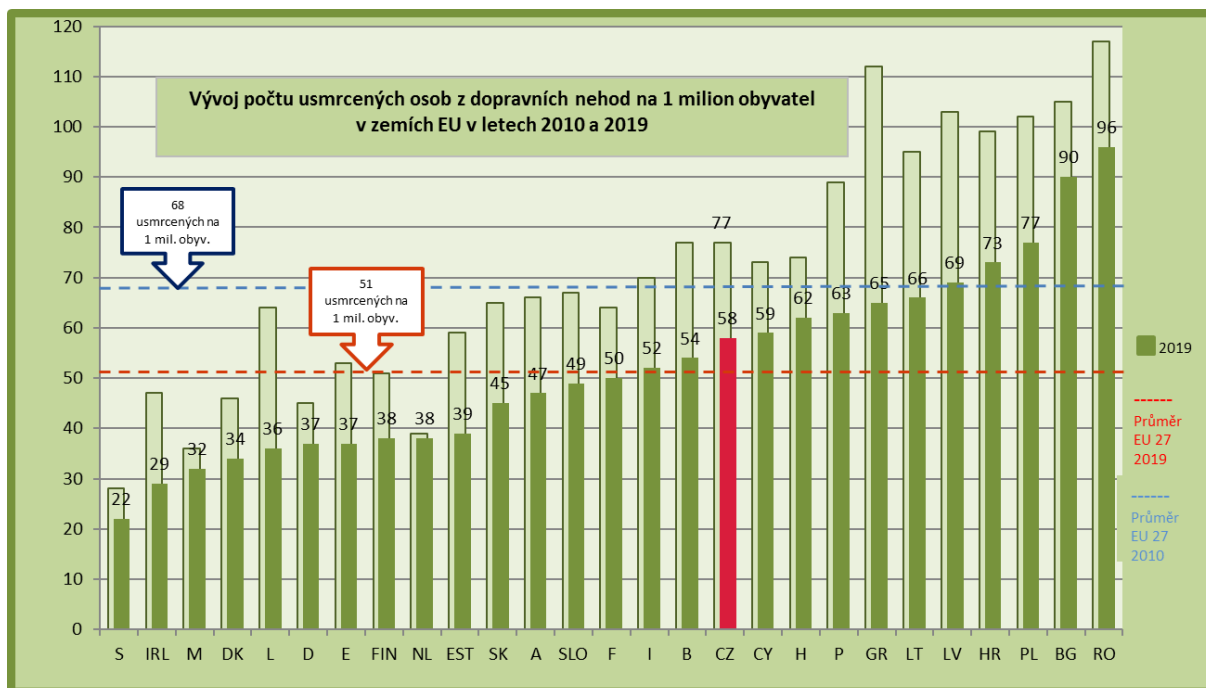
**Česká republika v roce 2020**

**48 usmrcených na 1 milion obyvatel**

Podle posledního dostupného evropského srovnání zaostává Česká republika v oblasti bezpečnosti silničního provozu s 58 usmrcenými na 1 mil. obyvatel za ostatními zeměmi EU o téměř 14 %. Průměr zemí EU byl v roce 2019 51 usmrcených osob (do 30 dnů od dopravní nehody) na 1 mil. obyvatel. To Českou republiku řadí na 17. místo z 27 států Evropské unie. (Blíže viz graf.)

<sup>3</sup> 14<sup>th</sup> Road Safety performance Index Report, ETSC (European Transport Safety Council); v roce 2020 s ohledem na opatření související s pandemií COVID-19 byla zatím vydána pouze zpráva ETSC o dopadech pandemie na bezpečnost silničního provozu. Data za rok 2020 budou dostupná do konce prvního pololetí 2021.

Graf 3<sup>4</sup>: 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.

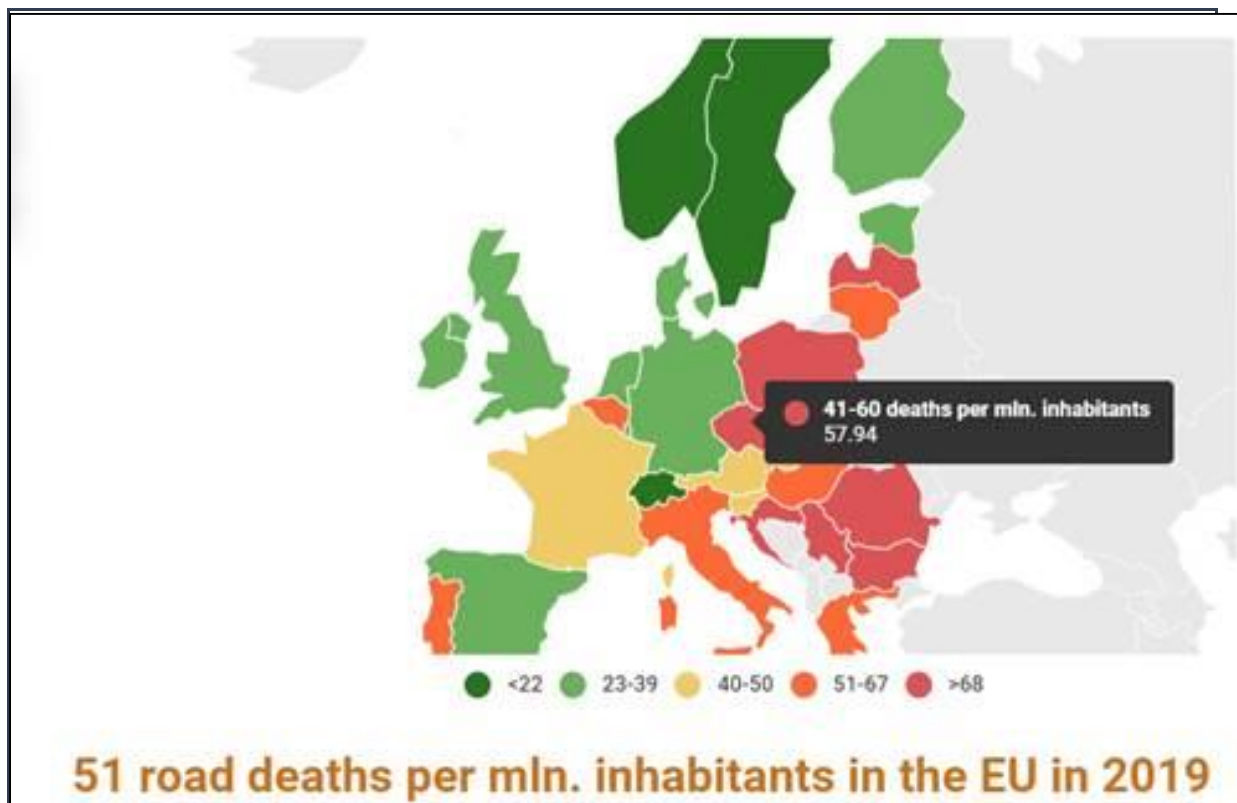


Meziročně (2018/2019) se v EU27 snížil počet usmrcených z dopravních nehod o 3 %, v České republice o 5,8 %. (Důvodem je zejména vysoký počet usmrcených v roce 2018.)

Průměrný pokles usmrcených osob v důsledku dopravních nehod 2010 – 2019 byl v zemích EU27 23,7 %, Česká republika dosáhla ve stejném období 22,9% poklesu. Snižování počtu usmrcených osob v České republice tedy odpovídá cca průměru zemí Evropské unie. Českou republiku však nelze zařadit ani k zemím s nejvyšší mírou bezpečnosti silničního provozu, ani k zemím EU, které dosáhly největšího progresu při snižování počtu usmrcených osob z dopravních nehod.

<sup>4</sup> Graf: Odbor bezpečnostní politiky Ministerstva vnitra ČR, data: Policie ČR a 14<sup>th</sup> Road Safety performance Index Report, ETSC.





*Zdroj: European Transport Safety Council*

**PLNĚNÍ DÍLČÍCH OPATŘENÍ  
PŘÍMÉ UKAZATELE**

**Očekávané snížení počtu usmrčených 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		Stav v roce 2020	
	Usmrčení	Těžce zranění	Usmrčení	Těžce zranění	Usmrčení	Těžce zranění
<b>Děti</b>	14	190	7	95	8	102
<b>Chodci</b>	157	729	80	421	81	362
<b>Cyklisté</b>	72	430	37	280	40	276
<b>Motocyklisté</b>	88	627	43	367	61	401
<b>Mladí řidiči</b>	129	631	83	358	66	243
<b>Stárnoucí populace<sup>5</sup></b>	141	472	105	345	105	347
<b>Alkohol a jiné návykové látky při řízení</b>	123	376	48	197	62	186
<b>Nepřiměřená rychlost</b>	370	1 151	162	530	185	501
<b>Nedání přednosti</b>	113	856	71	521	71	523
<b>Nesprávné předjíždění a jízda v protisměru</b>	125	385	76	230	83	221
<b>Nákladní automobily</b>	105	313	52	171	66	150



Předpokládaný dílčí cíl pro rok 2020 byl splněn



Předpokládaný dílčí cíl pro rok 2020 nebyl splněn

<sup>5</sup> Osoby starší 65 let

#### IV. VYHODNOCENÍ JEDNOTLIVÝCH AKTIVIT RESORTNÍHO AKČNÍHO PLÁNU BEZPEČNOSTI A PLYNULOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU V ROCE 2020

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

<b>K 1.7</b>	<p>A. V rámci policejního vzdělávání vyškolit 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 2020 byl stanoven požadavek na proškolení 30 odborníků dopravně inženýrských úseků pro provádění bezpečnostních inspekcí, případně bezpečnostních auditů. Vyškoleno bylo 15 osob.
- B. V roce 2020 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 2020 celkem 544 míst rizikových pro bezpečnost silničního provozu (nejvíce na místních komunikacích a ostatních silnicích II. tříd). Zaslala 544 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	0	0	9	9
Středočeský	0	5	15	6	8	34
Jihočeský	0	7	2	8	8	25
Plzeňský	0	13	11	6	12	42
Ústecký	0	34	27	25	46	132
Královéhradecký	0	9	7	7	1	24
Jihomoravský	1	6	11	9	4	31
Moravskoslezský	2	4	2	2	2	12
Olomoucký	0	7	8	6	11	32
Zlínský	0	2	2	1	1	6
Vysočina	0	12	36	3	5	56
Pardubický	0	23	18	24	19	84
Liberecký	1	10	10	8	25	54
Karlovarský	0	0	2	0	1	3
Celkem ČR	4	132	151	105	152	544

- C. Policie ČR provedla v místech smrtelných dopravních nehod celkem 430 bezpečnostních kontrol (nejvíce na ostatních silnicích I. a II. tříd). Zaslala 162 podnětů k jejich odstranění.

Bezpečnostní kontrola míst smrtelných dopravních nehod (bez inspekci dle 13/1997 Sb.)	TEN-T	na ostatních silnicích I. třídy	II. třídy	III. třídy	Místní komunikace	Počet zaslaných podnětů
Praha	6	1	0	0	17	3
Středočeský	10	17	26	14	9	18
Jihočeský	0	14	12	7	4	19
Plzeňský	2	9	9	6	3	8
Ústecký	0	14	6	6	4	6
Královéhradecký	2	10	2	5	3	5
Jihomoravský	9	6	14	11	9	37
Moravskoslezský	6	11	8	5	6	22
Olomoucký	3	5	7	4	1	6
Zlínský	0	10	3	4	4	16
Vysočina	3	8	17	3	4	3
Pardubický	0	9	7	6	1	13
Liberecký	1	5	3	1	3	4
Karlovarský	2	5	5	1	2	2
Celkem ČR	44	124	119	73	70	162

## KOMUNIKACE

**K 5.3** Revidovat rozhledové trojúhelníky křižovatek pozemních komunikací.

V roce 2020 revidovala Policie České republiky celkem 2618 rozhledových trojúhelníků křižovatek pozemních komunikací – z toho 47 % na místních komunikacích (1 223). Na silnicích I. tříd bylo revidováno 357 křižovatek, na pozemních komunikacích II. tříd 479 křižovatek a na silnicích III. tříd 559 křižovatek.

## KOMUNIKACE

**K 7.4** 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 2020 evidovala celkem 146<sup>6</sup> střetnutí na železničních přejezdech, což je o 35 střetnutí méně než v roce 2019. Usmrceno bylo při těchto mimořádných událostech 39

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

osob (- 4 usmrcené osoby), 95 osob (+ 2) bylo zraněno. Nejvíce mimořádných událostí na železničních přejezdech bylo ve Středočeském kraji (32), kde zemřelo 7 osob a 38 bylo zraněno. 7 osob zemřelo při 7 mimořádných událostech na železničních přejezdech i v Plzeňském kraji.

V roce 2020 zjistila služba dopravní policie při dohledu na železničních přejezdech 1047 (- 113) přestupků. Nejvíce přestupků zjistila Policie ČR ve Středočeském kraji (321; + 115).<sup>7</sup>

Policie ČR provedla v roce 2020 celkem 1178 bezpečnostních inspekcí železničních přejezdů (nejvíce na přejezdech u silnic III. tříd a místních komunikací). Subjektům příslušným k odstranění nedostatků bylo zasláno 117 podnětů.



Foto: Ředitelství služby dopravní policie

	Počet inspekcí 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	4	0	0	0	4	0
Středočeský	119	3	24	78	14	16
Jihočeský	96	4	16	25	51	10
Plzeňský	37	9	2	10	16	4
Ústecký	165	13	43	67	42	2
Královéhradecký	194	21	43	84	46	5
Jihomoravský	107	5	20	33	49	11
Moravskoslezský	24	9	2	7	6	2
Olomoucký	40	5	3	16	16	2
Zlínský	13	0	0	6	7	8
Vysočina	21	6	3	7	5	3
Pardubický	140	40	28	37	35	15
Liberecký	96	14	17	52	13	36
Karlovarský	122	4	24	54	40	3
Celkem ČR	1178	133	225	476	344	117

<sup>7</sup> Zdroj: Přehled o činnosti dopravní služby za rok 2020

## KOMUNIKACE

### K 8.6

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

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.



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. Řidiči nákladních vozidel mají na jedné straně řadu povinností v oblasti sociálních předpisů, na druhou stranu jim stát pro jejich dodržování nezajistil odpovídající podmínky (dostatečný počet odpočívek, truckpark centra).

*Foto: Ředitelství služby dopravní policie*

V roce 2015 bylo konstatováno, že chybí 1435 parkovacích míst pro kamionovou dopravu. V Koncepci nákladní dopravy pro období 2017 – 2023 s výhledem do roku 2030 byl stanoven úkol pro Ministerstvo dopravy „Zpracovat koncepci výstavby a rozvoje odpočívek do roku 2023 s výhledem do roku 2030, včetně stanovení konkrétních termínů realizace minimálně 1500 parkovacích míst s ohledem na proces přípravy těchto staveb“. Podle předběžné zprávy o vyhodnocení Koncepce nákladní dopravy do roku 2023 s výhledem do roku 2030 předložené v roce 2020 bude potřeba minimálně dalších 2270 parkovacích míst. Ze zprávy dále vyplývá, že bylo realizováno pouze 178 parkovacích míst, a to v roce 2019, a že se připravuje rozšíření 28 odpočívek.

Nedostatek parkovacích i kontrolních míst pro nákladní dopravu má negativní vliv na naplňování požadavků evropských předpisů na kontroly technického stavu vozidel, na kontroly podle dohody AETR ad. Odstavování nákladních vozidel na krajnicích pozemních komunikací a jiných místech mimo vyhrazená parkoviště má negativní dopad i na bezpečnost a plynulost silničního provozu a rychlou obnovu provozu na dálnici v případě kalamitního stavu či vážných dopravních nehod.

Požadavek na vybudování nových parkovacích míst pro nákladní automobily na dálničních odpočívkách a nových míst pro kontrolu těchto vozidel byl zapracován do Akčního plánu Národní strategie BESIP na roky 2021 – 2022, a to v rozsahu 150 parkovacích míst do roku 2021, dalších 150 do 2022, 28 míst pro kontrolu osobních vozidel, 14 míst pro kontrolu nákladních vozidel a autobusů, z toho 10 míst pro nízkorychlostní vážení.

<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...)

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 25 míst pro umístění vysokorychlostních vah a 83 míst pro nízkorychlostní vážení vozidel.

WIM	TEN-T	ostatní silnice I. třídy	II. třídy	III. třídy
Celkem ČR	9	12	3	1

Nízkorychlostní vážení	TEN-T	ostatní silnice I. třídy	II. třídy	III. třídy
Celkem ČR	13	51	16	3

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.

<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.



## B. OPATŘENÍ "V": BEZPEČNÉ VOZIDLO

	VOZIDLO
V 1.1	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 2020 bylo zjištěno 30 647 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	474	474	100 <sup>*)</sup>	Nesleduje se	
Vozidla nad 3,5 t	20159	1351	7	371	5
Autobusy	103	17	17	3	11

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

Policie ČR zaslala v roce 2020 Ministerstvu dopravy 6 podnětů na nekvalitní práci stanice technické kontroly, resp. kontrolního technika.

Po dopravní nehodě bylo zadrženo 4 489 osvědčení o registraci vozidla z důvodu nebezpečné závady a 72 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. použití zimních pneumatik, odstraňování ledu a sněhu z vozidla 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 neevdují. 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.

Policie ČR proto zpracovala metodiku ke kontrole jízdních kol vybavených dodatečně pomocným motorkem (motorová koloběžka) a jízdních kol s elektrickým motorkem a věnovala se této problematice i v rámci preventivně osvětové činnosti.

VOZIDLO	
<b>V 1.3</b>	Zajistit nízkorychlostní vážení vozidel.

V roce 2020 bylo provedeno celkem 4405 kontrol celkové hmotnosti nákladních vozidel registrovaných v ČR, z toho **54 % vozidel bylo přetíženo. Z 2 659 kontrolovaných vozidel EU/EHP/Švýcarsko bylo přetíženo 68 % vozidel, z 98 kontrol vozidel 3. zemí bylo zjištěno 47 % přetížených vozidel.** 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 odmítl podrobit kontrolnímu vážení	Řidič vozidla EU/EHP/Švýc. se odmítl podrobit kontrolnímu vážení	Řidič vozidla 3. země se odmítl podrobit kontrolnímu vážení
Praha	335	285	386	374	12	10	11	5	0
Středočeský	205	86	42	31	6	5	1	0	0
Jihočeský	407	140	186	65	13	0	4	0	0
Plzeňský	429	304	73	46	3	1	2	0	0
Ústecký	265	154	26	17	1	1	3	0	0
Královéhradecký	270	121	207	112	8	4	2	1	0
Jihomoravský	1008	526	518	368	15	10	52	126	0
Moravskoslezský	239	123	544	324	3	1	34	147	0
Olomoucký	434	204	152	99	3	2	6	3	0
Zlínský	112	100	150	147	6	6	0	0	0
Vysočina	472	200	365	207	27	6	33	34	0
Pardubický	95	78	10	6	0	0	0	2	0
Liberecký	23	15	0	0	0	0	0	0	0
Karlovarský	111	48	0	0	1	0	0	0	0
Celkem ČR	4405	2384	2659	1796	98	46	148	318	0



Foto: Ředitelství služby dopravní policie

## VOZIDLO

### V 1.4

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

V roce 2020 došlo k mírnému **snížení počtu zjištěných závad u řidičů vozidel přepravy osob**. V průměru byla závada zjištěna u 31 % (- 4 %) vozidel. Nejvíce v Jihomoravském kraji (59 %), Libereckém kraji (41 %) a v Praze (39 %).

Počet zjištěných závad u řidičů nákladní dopravy byl celostátně 17 %. Nejvíce v Karlovarském kraji (27 %), Královéhradeckém kraji (23 %) a v Praze (23 %).

Kontrolována byla i vozidla podle Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí ADR. Největší procento zjištěných závad bylo v Praze (36 %).

	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	223	86	1398	321	66	24
Středočeský	37	9	2061	314	158	9
Jihočeský	50	15	3769	838	46	7
Plzeňský	17	4	2808	242	93	4
Ústecký	51	4	2461	558	184	10
Královéhradecký	4	0	395	92	30	4
Jihomoravský	46	27	2615	464	196	10
Moravskoslezský	6	1	1598	286	24	2
Olomoucký	21	1	2035	218	10	2
Zlínský	10	2	550	121	52	12
Vysočina	14	0	1205	129	21	2
Pardubický	12	0	1294	122	30	1
Liberecký	27	11	1131	167	53	8
Karlovarský	1	0	215	59	8	1
Celkem ČR	519	160	23535	3931	971	96

## 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.

Stejně jako v roce 2019 proběhla dne 14. srpna 2020 pod záštitou ROADPOL v rámci celé Evropy dopravně bezpečnostní akce *"Speed Marathon"* zaměřená na prevenci a kontrolu rychlosti vozidel. Do akce bylo nasazeno 600 policistů, kteří během 24 hodin zkontrolovali na 900 místech 5300 vozidel. I když veřejnost byla o akci informována, zjistili policisté 2 281 přestupků, z toho 1740 (1/3 vozidel) bylo porušení rychlostních limitů. Dále zjistili 62 případů nevyhovujícího technického stavu, 91 nepoužití bezpečnostních pásů, 27 vozidel nemělo dálniční známku a ve 40 případech zjistili požití návykových látek.

Rizikové úseky stanoví Policie České republiky na základě dopravně bezpečnostních analýz v daném teritoriu, vlastních vytipovaných rizikových lokalit i vyhodnocení podnětů od občanů, které proběhlo počátkem roku 2020 (počet vložených tipů: 3 600, počet hlasů pro vytipovaný úsek: 15 500).

Na rychlostní chování byly zaměřené i další akce Policie ČR – např. *„Respektuj 50“* v Plzeňském kraji, *„Dodržujte zásady při řízení v dešti“* ve Středočeském kraji, *„Bezpečný návrat“* v Olomouckém kraji či *„Sportovec pro BESIP“* v Libereckém kraji.

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“*).



Foto: Ředitelství služby dopravní policie

Policie ČR participovala v roce 2020 také na celorepublikové kampani České asociace pojišťoven *„Agresivita zabíjí“*. Kampaň emotivními televizními spoty upozorňuje na agresivitu za volantem, která může mít tragické následky.

## 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 (12031)<sup>10</sup> se oproti loňskému roku snížil o 962 nehod. **Počet usmrcených osob (179) meziročně klesl o 9 osob, počet těžce zraněných (469) klesl o 52 osob.**

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

### NEPŘIMĚŘENÁ RYCHLOST BYLA V ROCE 2020 HLAVNÍ PŘÍČINOU

**\* 16 % (+ 1 %) DOPRAVNÍCH NEHOD**

**\* 43 % (+ 7 %) 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 usmrcených osob z rychlostních nehod je dlouhodobě evidován zejména ve Středočeském kraji (v roce 2020 bylo usmrceno při dopravní nehodě 28 osob, tj. 16 % z celkového počtu). V roce 2020 byl zaznamenán vysoký počet usmrcených osob i v Jihočeském kraji a Ústeckém kraji (20 usmrcených osob, tj. 11 % z celkového počtu).

Většina rychlostních nehod se stala mimo obec (z důvodů státoprávního uspořádání nebyla započítána data z hl. města Prahy), výjimkou je Moravskoslezský kraj (52 % v obci).

V roce 2020 kontrolovala Policie ČR také dodržování nejvyšší povolené rychlosti. Zkontrolováno bylo celkem 9 199 tachografů, z toho zjistila 927 překročení nejvyšší povolené rychlosti (tj. cca 10 %).

<sup>10</sup> Celkem bylo z rychlostních dopravních nehod (motorová i nemotorová vozidla) v roce 2020 usmrceno 185 osob a 501 těžce zraněno.

## ÚČASTNÍK

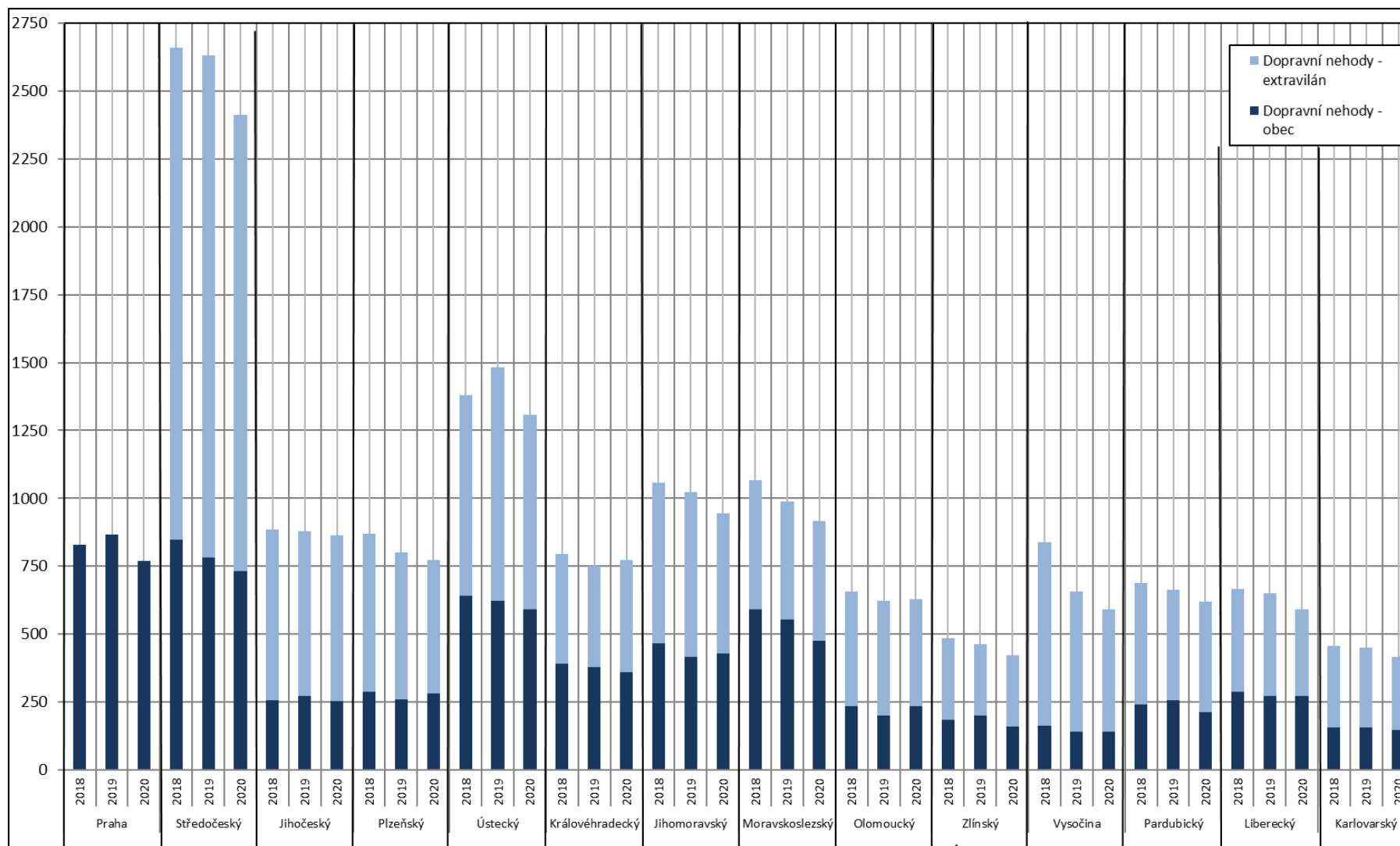
<b>Ú 6.3</b>	Měření rychlosti, včetně tzv. úsekové rychlosti a kontrola dodržování bezpečné vzdálenosti mezi vozidly pomocí kamerového dohledu, zejména na dálnicích a silnicích I. tříd.
--------------	--

**Policie ČR v roce 2020 měřila rychlost v obci v rozsahu 57 010 hodin a mimo obec v rozsahu 44 377 hodin.** V obci zaevidovala 99 261 rychlostních přestupků, 89 % z nich bylo řešeno na místě. Mimo obec zaevidovala Policie ČR 38 622 rychlostních přestupků, z toho 91 % přestupků bylo řešeno na místě.

V působnosti Policie ČR je v současné době **21 kamerových systémů pro měření rychlosti** – nejvíce na Vysočině a ve Středočeském kraji (5). U 301 371 vozidel bylo zjištěno překročení nejvyšší dovolené rychlosti (do tohoto počtu není zahrnuta Praha).

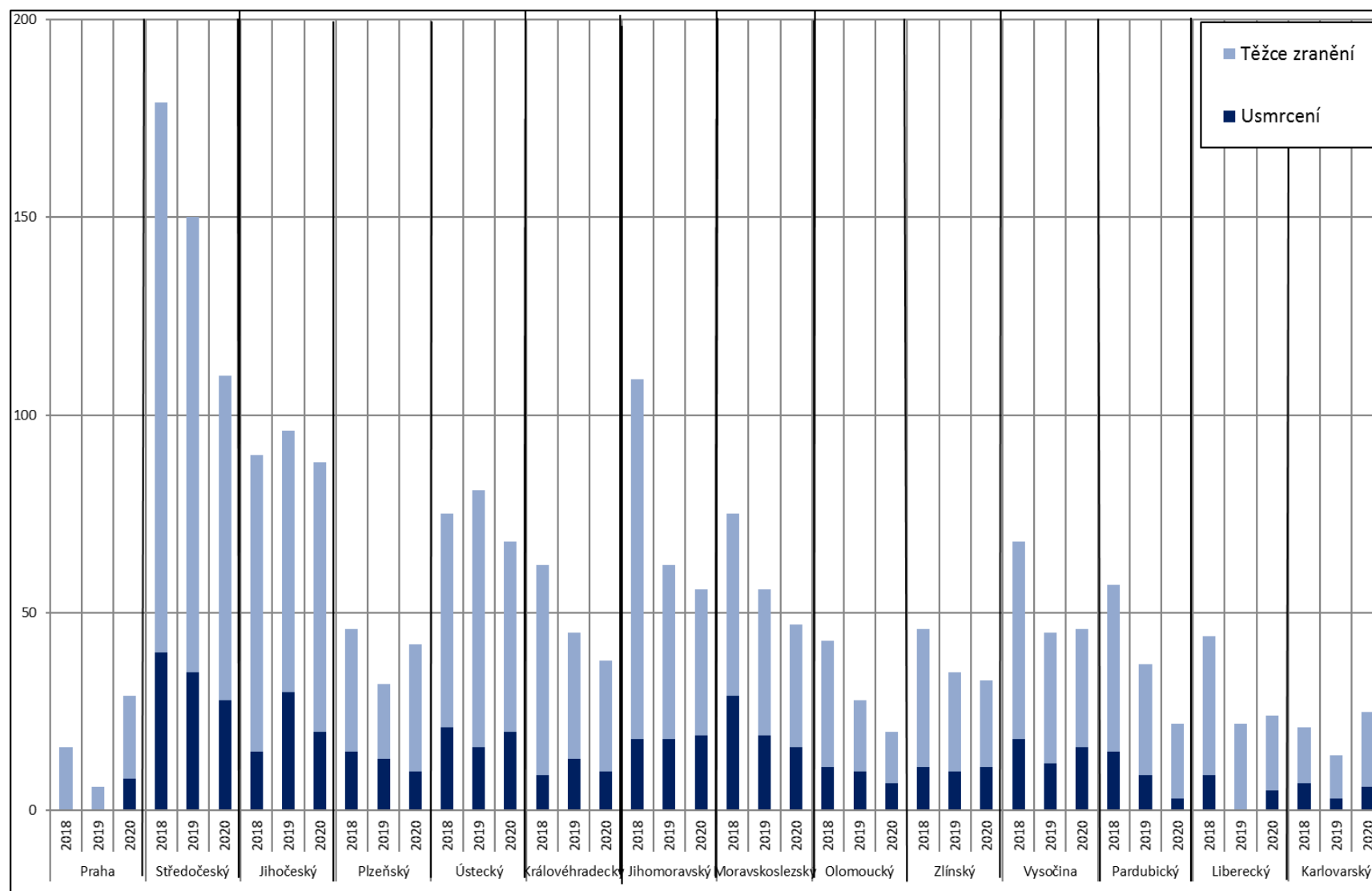
**Kontrola dodržování bezpečné vzdálenosti** mezi vozidly ze strany Policie ČR byla limitována absencí legislativní úpravy upřesňující pojem „bezpečná vzdálenost“. Návrh novely zákona č. 361/2000 Sb., o silničním provozu, ve znění pozdějších předpisů, který upřesňuje stávající obecnou úpravu bezpečné vzdálenosti, byl v roce 2020 schválen vládou České republiky a předložen Poslanecké sněmovně (sněmovní tisk 987). Dosud však nebyl projednán ve výborech. 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 2018 – 2020



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 2018 – 2020



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.

Policie každoročně realizuje řadu preventivních a osvětových aktivit zaměřených řízení pod vlivem alkoholu aj. návykových látek, zejména u mladých řidičů – např. projekt „*Dojed' OK*“, „*Řidiči, máš 6P*“, „*Nedej pokušení šanci*“, „*Pijíš, řídíš, zabiješ*“, „*Víš, že řídíš pod vlivem?*“, „*STOP s opicí nejedu*“ apod. Policejní preventisté se účastní i besed se studenty (v roce 2020 byly besedy realizovány ve 14 školách).

Z důvodů opatření pandemie COVID – 19 nebyly realizovány preventivní aktivity zaměřené na alkohol aj. návykové látky spojené s velkými sportovními či kulturními akcemi (např. motocyklové závody, koncerty apod.)

Problematicke alkoholu aj. návykových látek se Policie ČR tradičně věnuje i v rámci medializace sezónních problematik (Vánoce, Silvestr, Velikonoce) či cestou informačních kanálů Policie ČR (Facebook, Instagram, Youtube, [www.policie.cz](http://www.policie.cz)).

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 2020 evidovala<sup>11</sup> **4 486 dopravních nehod** (- 141 oproti roku 2019) **zaviněných pod vlivem alkoholu**, při kterých bylo **usmrceno 50 osob** (- 3 oproti roku 2019).

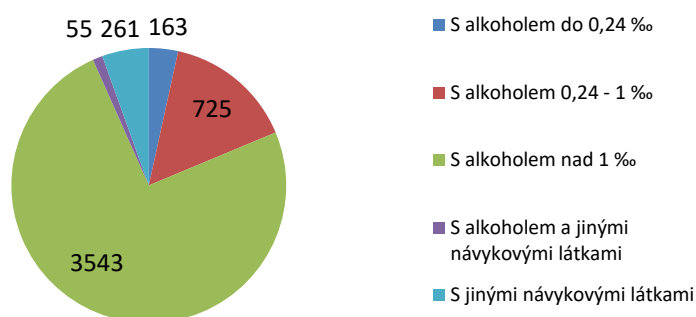
Dalších **2 025 osob** (- 162 osob) **bylo zraněno** (z toho 173 těžce).

Nejvíce dopravních nehod s alkoholem bylo zjištěno ve Středočeském (613; + 26), Jihomoravském (471; - 14), Moravskoslezském kraji (438; - 8) a v Praze (405; -25). Nejvíce usmrcených osob při těchto nehodách bylo zjištěno na území Ústeckého kraje (9 osob), Středočeského kraje (7) a Moravskoslezského kraje (6). Nejvíce těžce zraněných (30) bylo zjištěno na území Jihomoravského kraje.

<sup>11</sup> Zdroj: Informace o nehodovosti na pozemních komunikacích České republiky za rok 2020; data z jednotlivých krajských ředitelství Policie ČR (dopravní nehody zaviněné řidiči vozidel), statistické sestavy Policie ČR.

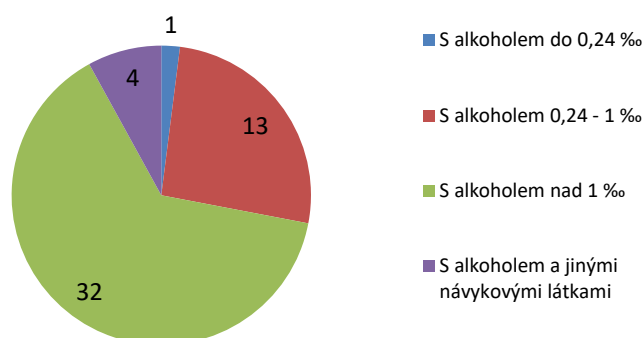


**Graf 6: Dopravní nehody se zjištěným alkoholem aj. návykovými látkami u viníků nehody v roce 2020**

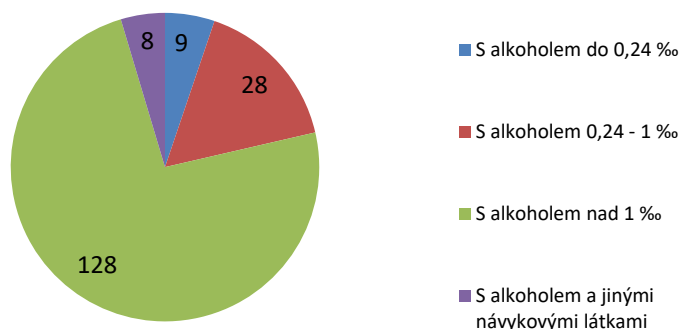


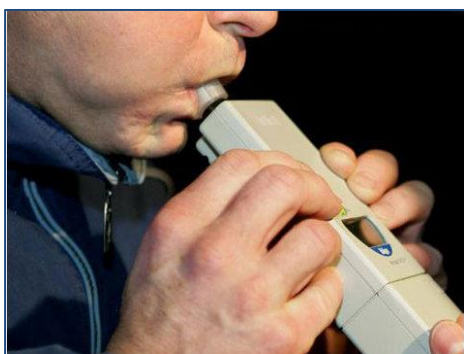
**U 79 % (!) dopravních nehod, u kterých byl v roce 2020 zjištěn alkohol, byla zjištěna hodnota alkoholu u viníka dopravní nehody 1 ‰ a více. Tento stav se dlouhodobě nemění.**

**Graf 7: Usmrcení z dopravních nehod se zjištěným alkoholem u viníka nehody v roce 2020**



**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 2020 **4529 (- 1085) řidičských průkazů** (z toho 2624 při dohledové činnosti a 1905 při šetření dopravních nehod).

V roce 2020 bylo službou dopravní policie **zjištěno při dohledu požití alkoholu u 4 937 (- 1635) řidičů**<sup>12</sup> motorových vozidel. 351 případů se týkalo cizinců.

*Foto: Ředitelství služby dopravní policie*

Dalších 18 465 (- 446) 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 dohromady), řešila v roce 2020 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)
<b>Praha</b>	405	3	7	96	79	236	238	34
<b>Středočeský</b>	613	7	12	217	341	225	498	162
<b>Jihočeský</b>	369	3	15	176	225	116	276	157
<b>Plzeňský</b>	301	5	8	138	85	107	134	40
<b>Ústecký</b>	334	9	16	117	136	85	144	71
<b>Královéhradecký</b>	224	1	9	79	130	176	182	32
<b>Jihomoravský</b>	471	4	30	228	377	113	644	150
<b>Moravskoslezský</b>	438	6	13	186	318	107	410	133
<b>Olomoucký</b>	283	0	12	120	168	107	265	127
<b>Zlínský</b>	263	3	10	146	294	177	395	156
<b>Vysočina</b>	161	3	9	74	107	75	114	50
<b>Pardubický</b>	219	2	10	91	85	101	128	36
<b>Liberecký</b>	256	4	13	132	172	79	102	130
<b>Karlovarský</b>	149	0	9	52	107	201	59	70
<b>Celkem ČR</b>	4486	50	173	1852	2624	1905	3589	1348

Celkem **1 121 osob** (+ 9) bylo v roce 2020 přistiženo Policií ČR při **maření výkonu úředního rozhodnutí**<sup>13</sup>, resp. porušení zákazu řízení motorového vozidla z důvodů řízení pod vlivem návykových látek.

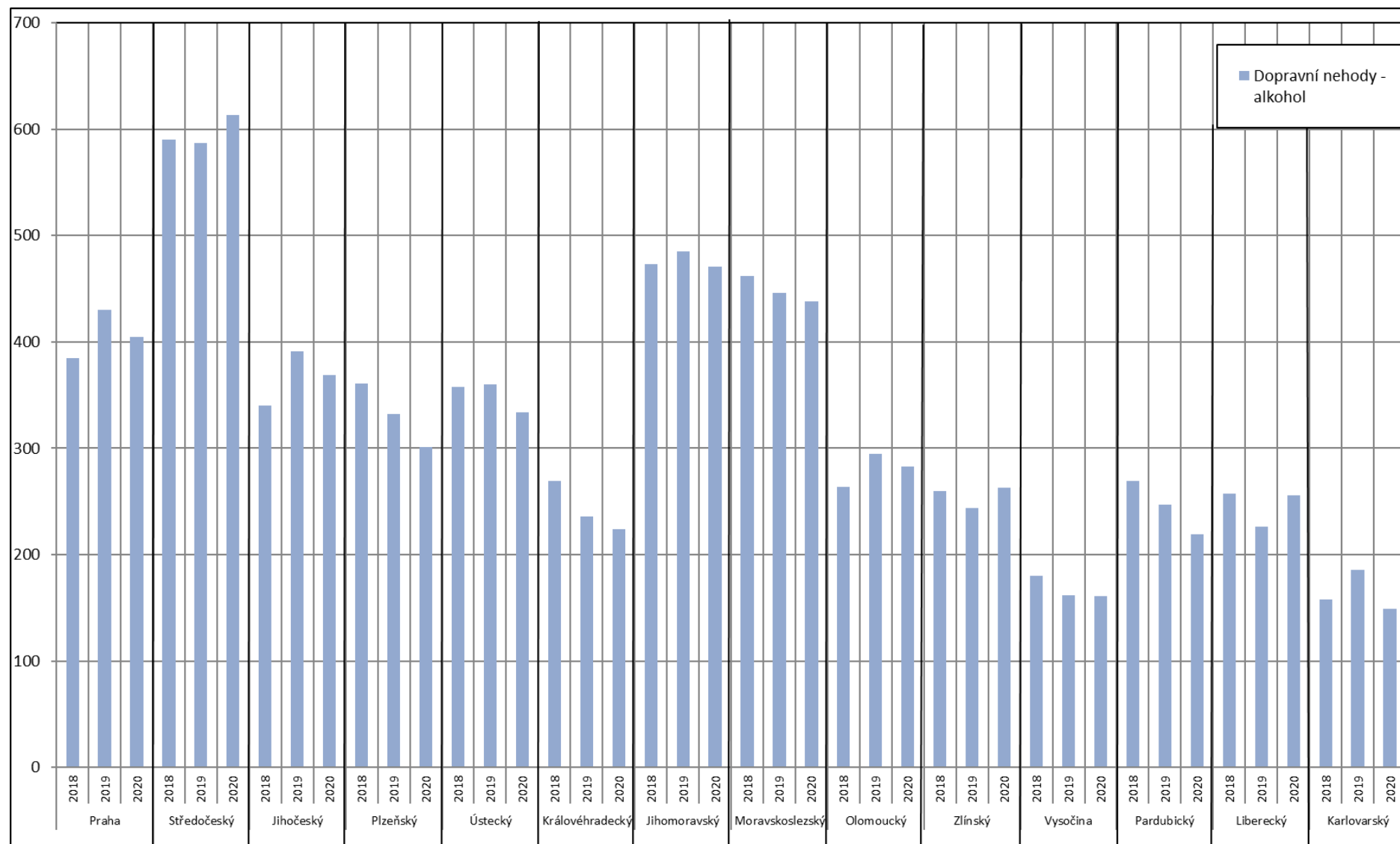
<sup>12</sup> Ředitelství služby dopravní policie – Přehled o činnosti dopravní policie za rok 2020, data z Krajských ředitelství Policie ČR.

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

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
§ 337 odst. 1 písm. a) tr. zák.	2160	1599	1323	1149	1120	1140	1112	1121

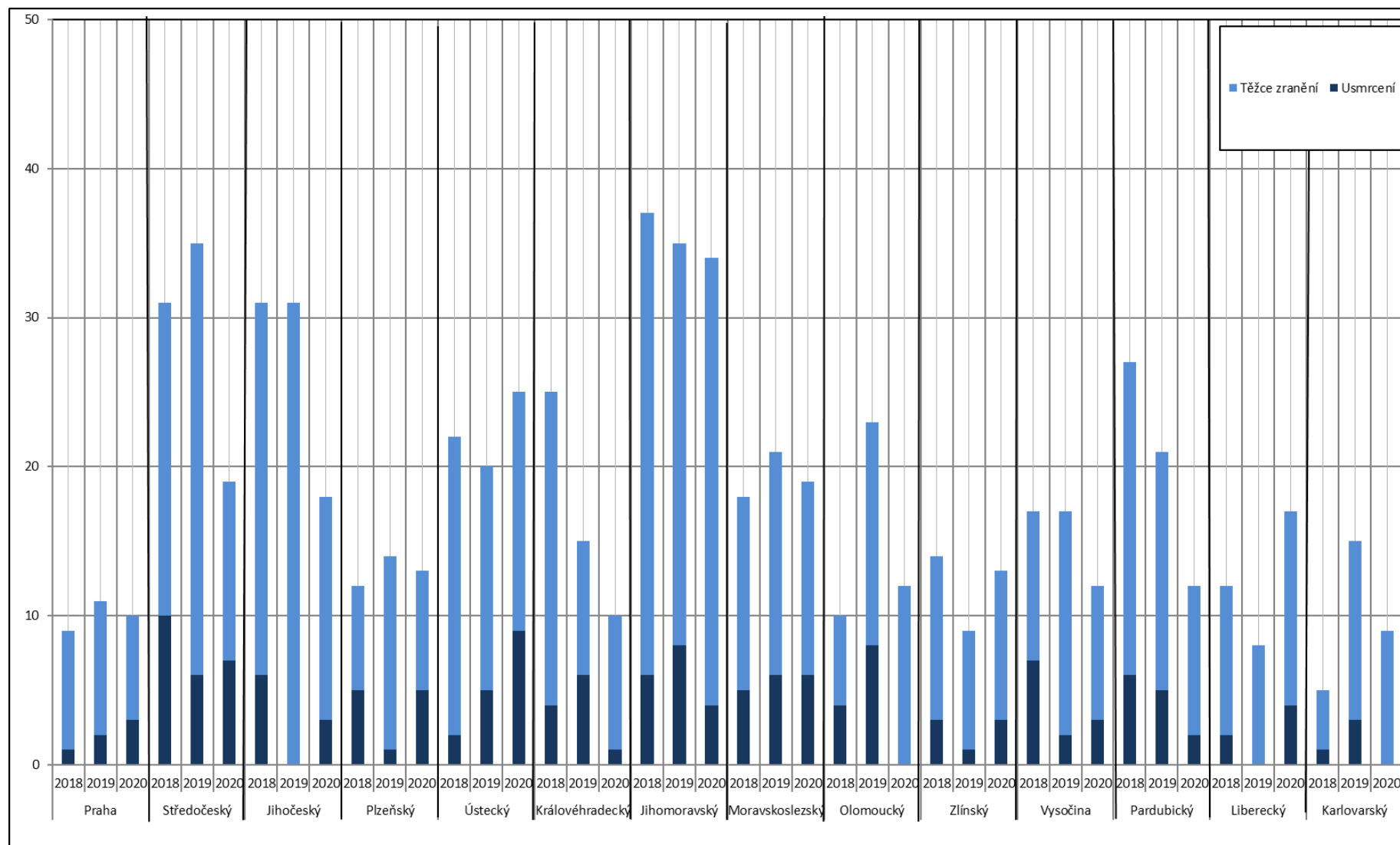
S ohledem na vysoký počet případů řízení vozidel pod vlivem alkoholu zjištěných při dohledové činnosti i při dopravních nehodách, jakož i vysoký počet případů maření výkonu úředního rozhodnutí byla kontrola řízení vozidla pod vlivem alkoholu a jiných návykových látek zařazena jako prioritní cíl Policie ČR i do Akčního plánu Národní strategie BESIP pro roky 2021 – 2022.

Graf 9: Počet dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu v jednotlivých krajích 2018 – 2020



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 usmrčených a těžce zraněných osob při dopravních nehodách zaviněných pod vlivem alkoholu v jednotlivých krajích 2018 – 2020



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.

## JINÉ NÁVYKOVÉ LÁTKY

**Pod vlivem jiných návykových látek** bylo v roce 2020 zaviněno **261** (- 8 oproti roku 2019) 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	2020
37	44	51	64	78	112	133	164	163	172	239	260	301	251	231	260	269	261

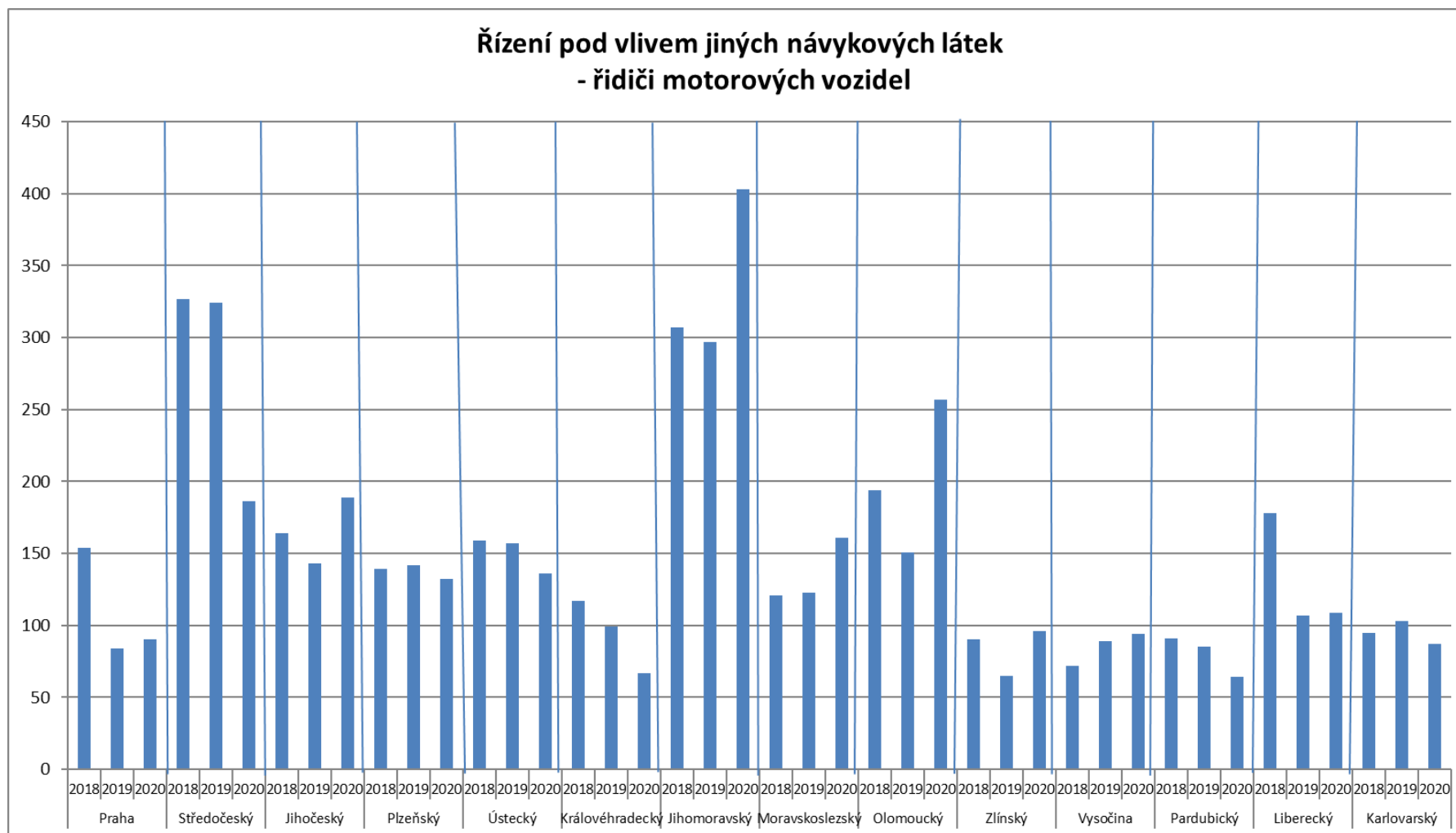
Nejvíce těchto nehod se v roce 2020 stalo ve Středočeském kraji (34) a Jihomoravském kraji (34), dále v Ústeckém kraji (27) a Plzeňském kraji (26). Nejméně v kraji Vysočina (4) a v Pardubickém kraji (5).

Požití návykových látek bylo **při dohledové činnosti** Policie ČR v roce 2020 zjištěno u **2 071** (+ **102**) řidičů motorových vozidel. Ve 142 případech se jednalo o cizince.

Při dopravních nehodách pod vlivem jiných návykových látek bylo **usmrceno 12 osob** (+ 3), 13 osob bylo těžce zraněno (- 2).

	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 h ŘP - DN (jiné NL)	Počet případů oznámených jako přestupek (NL)	Počet případů řešených jako trestný čin (NL)
<b>Praha</b>	23	0	0	8	50	7	85	5
<b>Středočeský</b>	34	0	3	14	56	8	166	20
<b>Jihočeský</b>	21	0	1	18	71	4	148	41
<b>Plzeňský</b>	26	3	0	11	17	4	86	46
<b>Ústecký</b>	27	4	5	8	32	4	111	25
<b>Královéhradecký</b>	7	1	0	3	25	6	67	0
<b>Jihomoravský</b>	34	1	2	12	111	7	356	47
<b>Moravskoslezský</b>	25	2	0	11	53	4	145	16
<b>Olomoucký</b>	10	0	0	3	25	1	143	114
<b>Zlínský</b>	10	0	1	8	22	12	69	27
<b>Vysočina</b>	4	1	0	0	34	2	92	2
<b>Pardubický</b>	5	0	0	2	22	3	63	1
<b>Liberecký</b>	24	0	0	10	39	3	102	7
<b>Karlovarský</b>	11	0	1	3	45	8	71	16
<b>Celkem ČR</b>	261	12	13	111	602	73	1704	367

Graf 11: Počet zjištěných případů řízení pod vlivem jiných návykových látek řidiči motorových vozidel v jednotlivých krajích 2018 – 2020



*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. <u>motocyklisté</u> (Ú 2.4) C. <u>senioři</u> (Ú 2.7) D. <u>zádržné systémy</u> (Ú 2.2)

V roce 2020 se Policie ČR velmi intenzivně věnovala především preventivním akcím zaměřeným na chodce, zejména děti a seniory.

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. V roce 2020 byl projekt z důvodu pandemie COVID-19



realizován ve většině krajů ročně pouze začátkem září. Cílem projektu je zejména osvojování si dodržování pravidel bezpečného přecházení vozovky a odbourávání mýtů o absolutní přednosti chodců na přechodu pro chodce.

Foto: Odbor komunikace a vnějších vztahů Policejního prezidia, oddělení prevence

I v roce 2020 se Policie ČR v rámci své dohledové a preventivní činnosti zaměřila na viditelnost chodců, zejména mimo obec, a distribuovala reflexní předměty (např. akce „Vidíme se“, „Bezpečně s Leopoldem“, „Bezpečně na silnici“, „Nebudte neviditelní“, „Vidět a být viděn“). Důraz kladla Policie ČR zejména na zranitelné účastníky – děti a seniory.

Dopravní prevenci se velmi intenzivně věnuje i **Muzeum Policie ČR** – ať již v rámci komentovaných prohlídek expozice muzea, přednáškové činnosti, na dopravním hřišti, nebo v rámci akcí pro veřejnost.

Prevence zaměřená na pohyb osob v provozu na pozemních komunikacích byla i v loňském roce součástí velkých akcí jako je „Ledová Praha“ (31. 1. – 2. 2.) a „Den dopravní výchovy“ v rámci Evropského týdne mobility ve spolupráci s TSK-BESIP (16. 9.). Na preventivní části programu obou akcí se významně podíleli policisté a policistky z oddělení prevence Krajského ředitelství policie hl. m. Prahy. Ledovou Prahu navštívilo 2 225 osob, převážně dětí, Dne dopravní výchovy se zúčastnilo 366 dětí. V roce 2020 se dopravní výchovy zúčastnilo celkem



1 060 dětí z mateřských škol a prvního stupně základních škol. Prázdninovou dopravní výchovu - jízdu na dětském dopravním hřišti - absolvovalo i 547 dětí, které navštívily muzeum v rámci příměstských táborů.

Základní pravidla bezpečného chování chodců v provozu na pozemních komunikacích byla součástí divadelního představení „*Pohádkový semafor*“ pro děti z MŠ a 1. a 2. tříd 1. stupně ZŠ. Během roku se uskutečnilo 10 představení a shlédlo je 850 dětí.

Preventivní akce pro druhý stupeň základních škol, mládež a dospělé návštěvníky (včetně seniorů) se věnovaly zejména tématu používání cyklistických přileb (i osobami nad 18 let), řízení pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek, viditelnosti a bezpečného přecházení. Preventivní aktivity byly zaměřené i na telefonující přecházející chodce nebo přecházející chodce se sluchátky. Pro rodiče dětí byla připravena edukace zaměřená na bezpečnou přepravu dětí ve vozidle.

Bezpečně na silnicích, o.p.s. v rámci projektu „**Markétina dopravní výchova**“ připravila **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.).

Celkem se realizovalo 7 seminářů (4 v roce 2019 a 3 v lednu 2020), a to v Liberci, Pardubicích, Plzni, Brně, Olomouci a 2x v Praze. Semináře byly financovány z Fondu zábrany škod České kanceláře pojistitelů. Workshopů se celkem zúčastnilo 165 osob (policistů a strážníků obecní policie). 1 seminář financovaný Libereckým

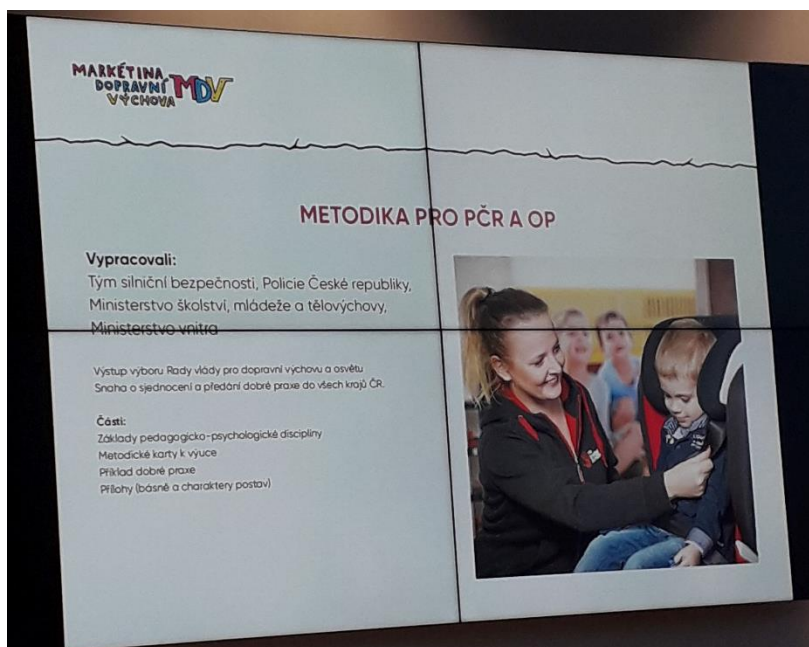


Foto: Odbor komunikace a vnějších vztahů Policejního prezidia, oddělení prevence

krajem pro 70 účastníků měl proběhnout na podzim 2020, prozatím z důvodu pandemie COVID-19 přesunuto na květen 2021. Semináře navazují na jednotnou metodiku dopravní výchovy pro policisty na úseku prevence, která byla zpracována na základě zadání Výboru pro dopravní výchovu Rady vlády pro BESIP.

Metodika zahrnuje část teoretickou z oboru pedagogiky a psychologie a část praktickou, která obsahuje hry, pomůcky, motivační básně a říkadla, odkazy na jiné dostupné materiály a řadu dalších informací zpracovaných do pracovních listů. Kufřík s pracovními listy a dalšími pomůckami obdrželi i účastníci workshopu.

Na přípravě metodiky se částečně podílela i Policie ČR, Ministerstvo vnitra a Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy.

## 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 93,5 % střetů chodců s vozidlem se stalo v obci, z toho 77,2 % ve dne.**

V roce 2020 došlo ke 2 397 střetům vozidla s chodcem (- 868 oproti roku 2020).

Při dopravních nehodách bylo **usmrceno 81 chodců** (- 12 osob oproti roku 2020).

**Těžce zraněno** bylo v roce 2020 **362 chodců** (- 77 oproti roku 2020). Meziročně došlo k největšímu poklesu v Jihočeském kraji (- 6 usmrcených osob), naopak v Jihomoravském o 5 usmrcených chodců meziročně přibylo.

V roce 2020 **zavinili chodci 721** (- 358) dopravních nehod.

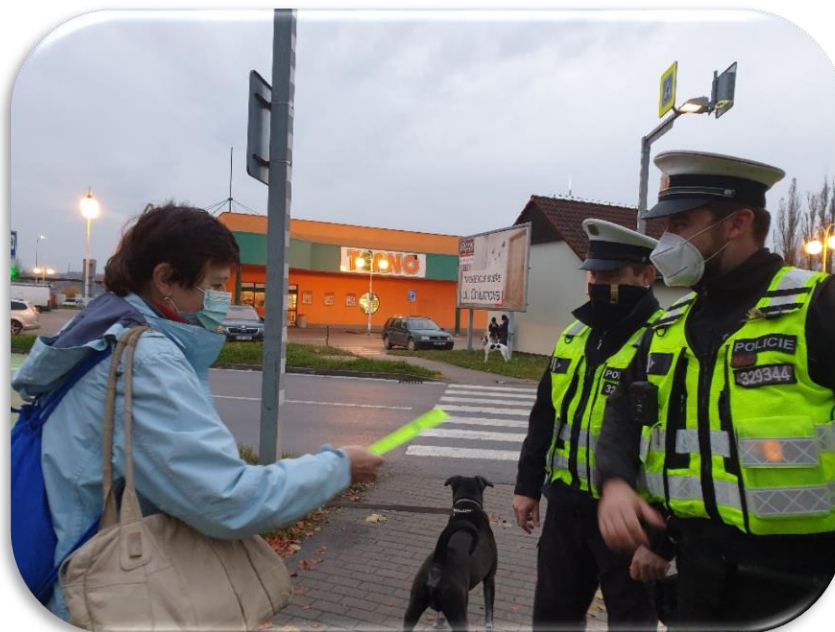
	počet DN - střetu vozidla s chodcem	z toho v obci	v obci v noci	mimo obec v noci	Počet usmrcených chodců	z toho dětí do 15 let	počet usmrcených chodců v obci	v obci v noci	mimo obec v noci
Praha	426	426	109	0	7	0	7	4	0
Středočeský	225	201	40	11	8	1	6	4	2
Jihočeský	118	103	25	6	2	0	0	0	2
Plzeňský	144	125	30	7	5	0	4	0	0
Ústecký	222	211	48	7	10	1	3	1	3
Královéhradecký	99	85	14	7	5	0	3	1	0
Jihomoravský	287	268	61	15	18	1	9	4	8
Moravskoslezský	281	272	72	4	8	0	7	4	1
Olomoucký	117	103	22	9	5	0	2	1	3
Zlínský	134	127	25	3	2	0	2	0	0
Vysočina	66	58	13	3	5	0	4	1	1
Pardubický	93	87	16	1	2	0	1	0	0
Liberecký	118	112	22	4	3	0	1	1	2
Karlovarský	67	63	15	3	1	0	0	0	1
<b>Celkem ČR</b>	<b>2397</b>	<b>2241</b>	<b>512</b>	<b>80</b>	<b>81</b>	<b>3</b>	<b>49</b>	<b>21</b>	<b>23</b>

	<b>těžce zraněno</b>	<b>z toho dětí do 15 let</b>	<b>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>
Praha	57	5	57	13	0	30	325	50
Středočeský	36	5	32	7	3	15	167	41
Jihočeský	30	4	25	5	1	11	93	27
Plzeňský	16	0	14	5	1	10	112	22
Ústecký	38	6	33	5	3	18	181	42
Královéhradecký	14	1	14	5	0	8	75	17
Jihomoravský	50	5	47	10	3	16	236	60
Moravskoslezský	44	4	42	12	1	19	207	42
Olomoucký	13	2	11	4	0	6	99	19
Zlínský	22	1	21	8	1	11	107	21
Vysočina	14	2	12	3	0	9	58	7
Pardubický	7	1	6	3	0	4	83	22
Liberecký	12	2	11	2	1	3	103	27
Karlovarský	9	1	9	3	0	1	55	16
<b>Celkem ČR</b>	<b>362</b>	<b>39</b>	<b>334</b>	<b>85</b>	<b>14</b>	<b>161</b>	<b>1901</b>	<b>413</b>

	<b>v obci</b>	<b>v obci v noci</b>	<b>mimo obec v noci</b>	<b>na přechodu pro chodce</b>	<b>Počet chodců - viníků DN pod vlivem alkoholu či jiných NL</b>	<b>Počet přestupků chodců celkem</b>	<b>Počet speciálních kontrolních akcí (chodci)</b>	<b>Počet přestupků chodců v rámci těchto speciálních akcí</b>
Praha	325	75	0	162	25	202	1	44
Středočeský	153	30	4	71	8	282	33	52
Jihočeský	83	19	4	31	3	89	4	25
Plzeňský	98	24	6	45	11	354	20	66
Ústecký	175	44	1	62	5	293	12	103
Královéhradecký	62	6	6	32	1	109	13	36
Jihomoravský	228	43	4	93	12	943	33	317
Moravskoslezský	202	50	1	73	8	1102	103	510
Olomoucký	87	19	6	33	2	173	19	95
Zlínský	102	23	3	46	6	219	21	58
Vysočina	51	11	3	21	0	124	12	33
Pardubický	79	13	1	36	2	31	2	5
Liberecký	99	19	1	34	6	153	8	51
Karlovarský	52	11	1	15	1	106	10	16
<b>Celkem ČR</b>	<b>1796</b>	<b>387</b>	<b>41</b>	<b>754</b>	<b>90</b>	<b>4180</b>	<b>291</b>	<b>1411</b>

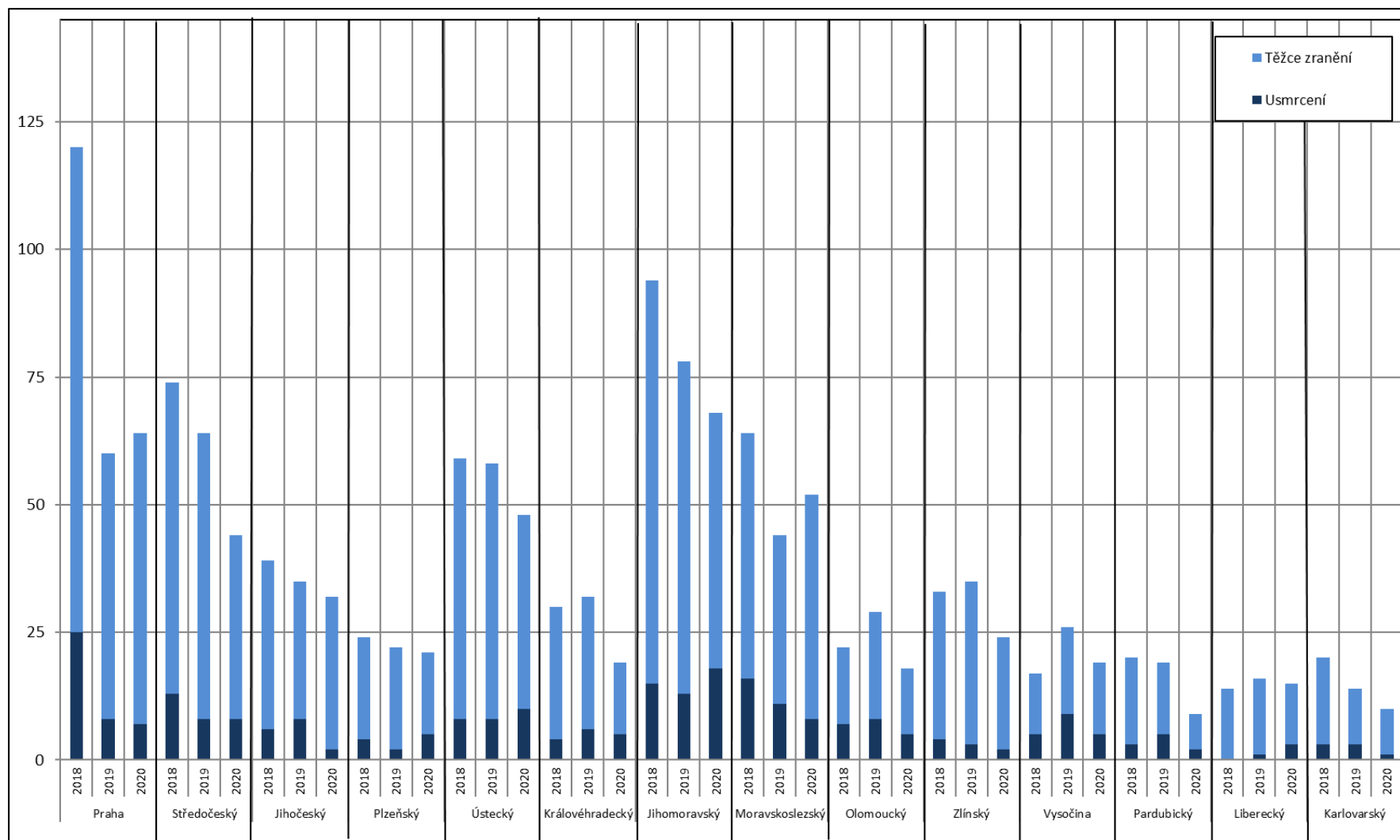
### Přechody pro chodce:

	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Usmrcení	29	29	33	28	17	25	28	22	26	20	22
Těžce zranění	220	240	265	248	227	228	244	229	215	190	161
Lehce zranění	950	938	1005	951	1004	1089	1149	1175	1162	1148	754



*Foto: Ředitelství služby dopravní policie*

Graf 12: Počet usmrcených a těžce zraněných chodců v jednotlivých krajích 2018 – 2020



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>13</sup>.

V porovnání s rokem 2015 došlo **mimo obec** ke snížení počtu usmrcených chodců v noci (o 39,5 %) i ve dne (o 44 %).



Foto: Ředitelství služby dopravní policie

**V roce 2020 došlo k meziročnímu poklesu usmrcených chodců v obci** (ve dne o 15 %, v noci o 16 %) **i mimo obec** (ve dne o 18 %, v noci o 4 %).

Usmrcení chodci		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
den	obec	49	46	38	43	39	44	47	33	28
	mimo obec	11	8	9	16	6	4	8	11	9
noc	obec	50	36	31	34	38	27	30	25	21
	mimo obec	36	44	34	38	28	26	28	24	23
Celkem		146	134	112	131	111	101	113	93	81

#### Těžce zranění:

V porovnání s rokem 2015 došlo ke snížení počtu těžce zraněných chodců **mimo obec v noci** (o 55 %) **i ve dne** (o 42 %).

**V roce 2020 došlo k meziročnímu poklesu těžce zraněných chodců v obci** (ve dne o 9 % a v noci o 24 %), **i mimo obec** (ve dne o 42 %, v noci o 52 %).

Těžce zranění chodci		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
den	obec	400	383	357	358	380	333	346	274	249
	mimo obec	32	36	24	24	32	27	23	24	14
noc	obec	200	178	178	141	149	137	129	112	85
	mimo obec	31	43	37	31	34	22	19	29	14
Celkem		663	640	596	554	595	519	517	439	362

<sup>13</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."



#### 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**. 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.

Ve vybraných krajích (Středočeský, Jihočeský, Jihomoravský, Moravskoslezský, Pardubický, Liberecký) byl s podporou Policejního prezidia realizován již 10. ročník projektu Týmu silniční bezpečnosti „*Na kole jen s přilbou*“. Preventivní aktivity cílily na ochranné prvky, viditelnost, povinnou výbavu i užívání alkoholu aj. návykových látek. Projektu se zúčastnily i cyklohlídky Policie ČR. V rámci akce „Na kole jen s přilbou“ je důraz kladen i na řízení jízdního kola bez alkoholu aj. návykových látek a použití přilby se doporučuje i dospělým cyklistům. Preventivní projekty zaměřené na přilby a viditelnost cyklistů probíhaly v průběhu roku i v jiných krajích (např. „*Bezpečně na kole*“, „*Bud' na kole vidět!*“, „*Bez přilby už nevyjedu*“, „*Prevence tour*“, „*Do sedel*“, „*Vidět a být viděn*“, „*Vidíme se*“, „*Viditelnost chodců a cyklistů*“ a další).



Foto: Tým silniční bezpečnosti

Součástí preventivních aktivit byly i informační videospoty prezentované mj. na informačních kanálech Policie ČR – např. spot „*Neriskujme zbytečně, na kole jen bezpečně*“ který je součástí rozsáhlého informačního projektu KŘP Moravskoslezského kraje „*PORADCE policejní rádce pro bezpečný život*“.

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** (např. *Dětská soutěž zaměřená na výbavu kol v Praze*, „*Bezpečně na Šumavě*“ a další).

Policie pro svoji preventivní práci využívá dětská dopravní hřiště, vlastní cyklohlídky na cyklostezkách, dětské tábory, prezentační akce integrovaného záchranného systému, besedy ve školách či školkách, preventivní aktivity zaměřené pro seniory (např. „*Na kole v každém věku, bezpečně a bez úleku*“) i dohledové aktivity.

V roce 2020 se policisté věnovali též novému fenoménu – **bezpečnému používání elektrokol a elektrokoloběžek**, včetně informování o rizicích jejich používání, zejména v souvislosti s nedovolenými úpravami.

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.

Dopravní výchovy na dopravním hřišti se v roce 2020 zúčastnilo celkem 1060 dětí z mateřských škol a prvního stupně základních škol. Prázdninovou dopravní výchovu na dětském dopravním hřišti absolvovalo 547 dětí, které navštívily muzeum v rámci příměstských táborů. Při výuce byl kladen důraz na nutnost mít jízdní kolo v dobrém technickém stavu, včetně povinné výbavy a správného osvětlení. Zvláštní důraz byl kladen zejména na povinnost používat při jízdě cyklistickou přilbu a její správné upevnění na hlavě a také na používání reflexních prvků. Důležitost použití ochranné přilby i pro osoby nad 18 let, jakož i zákaz jízdy na kole pod vlivem alkoholu, byly vysvětlovány i dospělým návštěvníkům – zejména při akcích jako Ledová Praha (2 225 návštěvníků), Den dopravní výchovy (366 dětí) apod. Počet akcí i návštěvnost Muzea byly značně omezeny v důsledku opatření vlády souvisejících s pandemií COVID.

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 2020 bylo

- **40 (+ 4) cyklistů usmrceno**  
z toho 73 % (- 5 %) nemělo přilbu
- **276 (- 33) cyklistů bylo těžce zraněno**  
z toho 53 % (- 11 %) nemělo přilbu
- **3297 (+ 135) cyklistů bylo lehce zraněno**  
z toho 59 % (- 5 %) cyklistů nemělo přilbu

**37 % cyklistů by mohlo dopravní nehodu přežít, pokud by použilo cyklistickou přilbu.<sup>14</sup>**

**Nejvíce usmrcených cyklistů** (6) bylo v roce 2020 evidováno v Moravskoslezském kraji, Středočeském, Jihočeském a Ústeckém kraji (5 cyklistů).

---

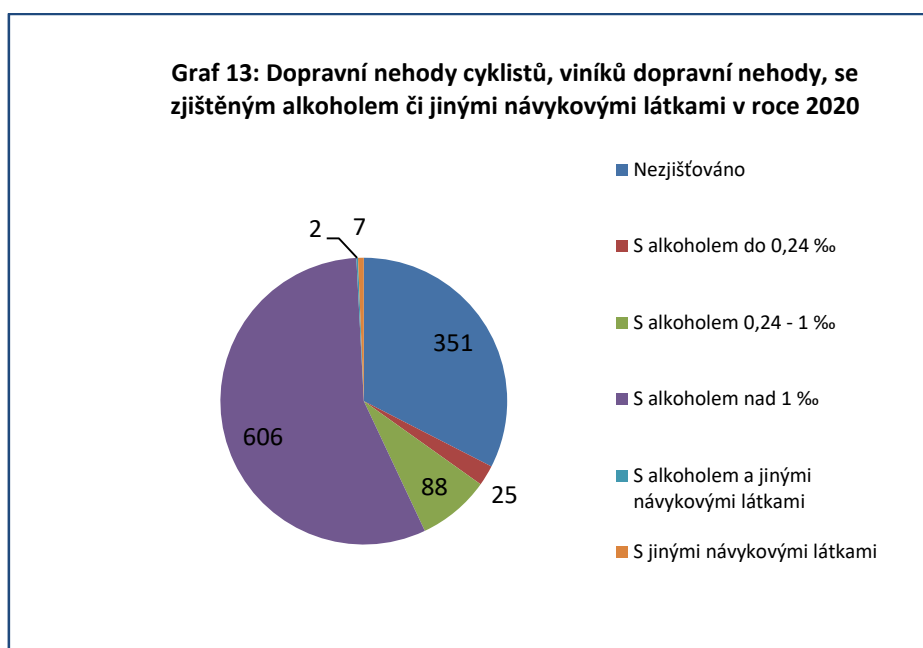
<sup>14</sup> Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.



**Nejvíce těžce zraněných cyklistů** bylo v roce 2020 evidováno v Jihočeském kraji (32), v Moravskoslezském (31) a Středočeském kraji (31).

**Nejvyšší podíl zaviněných nehod, kdy byl u viníka zjištěn alkohol, byl u cyklistů: 26,4 %.**

**V případech usmrcených cyklistů, viníků dopravní nehody, byl alkohol zjištěn v 32 %.**



Tento podíl výrazně 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 2020 evidováno v Jihomoravském kraji (98), Moravskoslezském kraji (84), Zlínském a Středočeském kraji (76).

**Meziročně tento počet klesl o 54, tj. o 7 %.** Nejvíce v Moravskoslezském kraji (- 29) a v Praze (- 20).

V roce 2020 bylo zaznamenáno **4267 (+ 176) dopravních nehod s účastí cyklisty**. Největší počet nehod s účastí cyklisty je evidován v Moravskoslezském (599; + 1), Středočeském (457; + 16) a Jihomoravském kraji (458; + 25). Nejméně těchto nehod bylo evidováno v Karlovarském kraji (84; + 11). Největší meziroční nárůst těchto nehod byl zaznamenán v Libereckém kraji (+ 57).

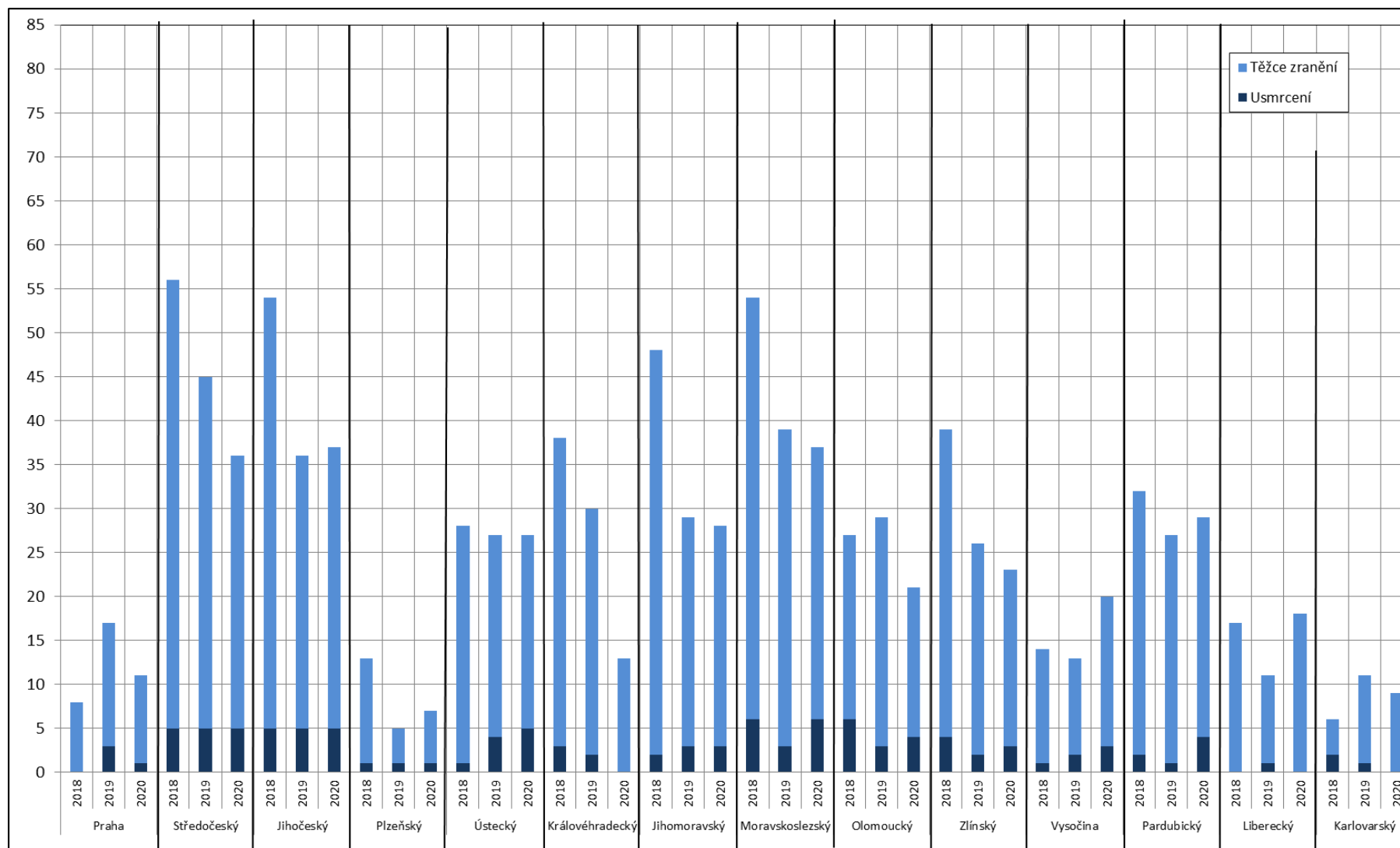
V roce 2020 řešili policisté celkem **2 142 (- 554) přestupků cyklistů**, z toho 239 bylo oznámeno správnímu orgánu.

Speciálně na dodržování pravidel silničního provozu cyklisty bylo zaměřeno **196 (- 121) kontrolních akcí**, při nichž bylo zjištěno 481 (- 127) 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	268	1	0	0	10	0	2
Středočeský	457	5	0	2	31	3	15
Jihočeský	367	5	0	4	32	4	16
Plzeňský	227	1	0	0	6	0	2
Ústecký	250	5	0	4	22	4	11
Královéhradecký	259	0	0	0	13	0	8
Jihomoravský	458	3	0	1	25	1	9
Moravskoslezský	599	6	0	4	31	5	19
Olomoucký	363	4	0	4	17	0	15
Zlínský	305	3	0	3	20	0	11
Vysočina	121	3	0	3	17	2	8
Pardubický	275	4	0	4	25	0	19
Liberecký	234	0	0	0	18	0	6
Karlovarský	84	0	0	0	9	0	6
Celkem ČR	4267	40	0	29	276	19	147

Cyklisté	lehce zraněno	z toho dětí do 15 let	osob bez přílby	Počet cyklistů - víniků DN pod vlivem alkoholu či jiných NL	Počet přestupků - cyklisté*)	Počet speciálních kontrolních akcí (cyklisté)	Počet přestupků cyklistů v rámci těchto speciálních akcí
Praha	163	21	37	15	31	0	0
Středočeský	314	29	169	76	114	33	41
Jihočeský	305	32	187	67	96	5	15
Plzeňský	199	22	104	37	81	15	12
Ústecký	163	17	94	29	83	9	28
Královéhradecký	189	9	134	46	105	12	29
Jihomoravský	405	18	232	98	461	25	88
Moravskoslezský	457	32	283	84	383	41	130
Olomoucký	282	12	205	73	100	17	51
Zlínský	262	19	175	76	301	20	41
Vysočina	99	13	49	22	84	12	21
Pardubický	203	17	149	45	114	1	13
Liberecký	191	7	93	45	111	4	9
Karlovarský	65	9	38	15	78	2	3
Celkem ČR	3297	257	1949	728	2142	196	481

Graf 14: Počet usmrčených a těžce zraněných cyklistů v jednotlivých krajích 2018 – 2020



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.	<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)</p> <p>B. <u>motocyklisté</u> (Ú 2.4)</p> <p>C. senioři (Ú 2.7)</p> <p>D. zádržné systémy (Ú 2.2)</p>

Policie České republiky se snaží na motocyklisty působit i v rámci preventivních aktivit (např. „Na motorce bezpečně“).

S ohledem na pandemii COVID-19 proběhl loňský ročník kampaně cílené na motocyklisty „Začneme spolu, aneb kolama dolů 2020“ poněkud netradičně. Společné vyjížděky spojené s osvětovou činností nahradila série videospotů prezentovaných na sociálních sítích Policie ČR. Spoty dostupné na Youtube kanálu Policie ČR se věnují problematice technického stavu motocyklu, vybavení jezdce a techniky jízdy.

ÚČASTNÍK	
Ú 6.1	<p>Kontroly ze strany Policie ČR intenzivně zaměřit na dodržování pravidel silničního provozu, zejména:</p> <p>MOTOCYKLISTÉ</p> <p>❖ 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.)</p>



Foto: Ředitelství služby dopravní policie

V roce 2020 bylo zaznamenáno **3 376 (- 201) dopravních nehod s účastí motocyklistů**. Nejvíce dopravních nehod bylo zaznamenáno v Praze (514; - 36), ve Středočeském kraji (496; - 26) a v Jihomoravském kraji (321; - 85).

**Usmrceno bylo 61 (- 14) motocyklistů**, nejvíce ve Středočeském kraji (16; 0). **Těžce zraněno bylo 401 (-12) motocyklistů**, nejvíce ve Středočeském kraji (60; - 18) a Jihočeském kraji (58; + 18).

V roce 2020 spáchali motocyklisté **1 391 (- 90) přestupků**.

**148 (- 9) motocyklistů zavinilo dopravní nehodu pod vlivem alkoholu nebo jiných návykových látek.**

Speciálně na dodržování pravidel silničního provozu motocyklisty bylo zaměřeno 100 (+ 2) kontrolních akcí, při nichž bylo zjištěno 259 (- 85) přestupků.

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	514	1	28	209	108	16	0	0
Středočeský	496	16	60	318	140	21	15	14
Jihočeský	261	1	58	185	50	8	2	0
Plzeňský	177	4	11	151	56	12	7	3
Ústecký	274	3	41	146	81	9	16	72
Královéhradecký	202	4	29	136	17	4	5	2
Jihomoravský	321	3	40	257	143	15	8	3
Moravskoslezský	253	5	30	148	87	14	8	21
Olomoucký	174	4	18	124	97	11	20	93
Zlínský	148	4	16	118	254	11	11	23
Vysočina	137	4	13	117	44	5	3	8
Pardubický	168	7	21	121	60	8	1	6
Liberecký	173	4	24	122	213	10	3	12
Karlovarský	78	1	12	52	41	4	1	2
Celkem ČR	3376	61	401	2204	1391	148	100	259

## 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).

Policie každoročně realizuje řadu preventivních a osvětových aktivit zaměřených na mladé a začínající řidiče – např. projekt „Dojed' OK“, „Řidiči, máš 6P“, „Nedej pokušení šanci“, „Jezdím bezpečně“, „Piješ, řídíš, zabíjíš“ apod., účastní se besed se studenty (v roce 2020 byly besedy realizovány ve 14 školách). Na mladé a začínající řidiče se zaměřuje též dohledová činnost – zejména dopravně bezpečnostní akce na alkohol v časech a místech s vyšším výskytem cílové skupiny.

Policie se také připojila k projektu Asociace Autoškol ČR „*Start Driving*“ zaměřenému na mladé a začínající řidiče do 24 let, jehož cílem je zlepšit řidičské dovednosti a prohloubit znalosti nabyté v autošcole. Součástí projektu byly psychologické semináře a workshopy s dopravní policií a Týmem silniční bezpečnosti a praktické jízdy, včetně řešení krizových situací. Na rok 2020 bylo plánováno 32 kurzů pro cca 1000 uchazečů. Projekt bude probíhat i v roce 2021 – plánováno je 72 kurzů. Do 8 kurzů budou zapojeni i rodiče mladých řidičů a 8 kurzů bude věnováno učitelům autoškol a zkušebními komisařům.

V roce 2020 bylo policií evidováno celkem 66 (- 18) usmrcených osob při dopravní nehodě zaviněné řidičem motorového vozidla do 24 let a 243 (- 29) těžce zraněných.

Mladí řidiči do 24 let	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Usmrceno	153	143	151	128	97	112	117	95	87	92	84	66
Těžce zraněno	741	512	569	490	461	454	417	398	344	379	272	243

Nejvíce osob bylo v roce 2020 usmrceno v Jihočeském kraji (12; - 3). Nejvíce těžce zraněných z dopravních nehod zaviněných mladými řidiči do 24 let bylo v Jihočeském kraji (44; + 4) a ve Středočeském kraji (33; - 12).

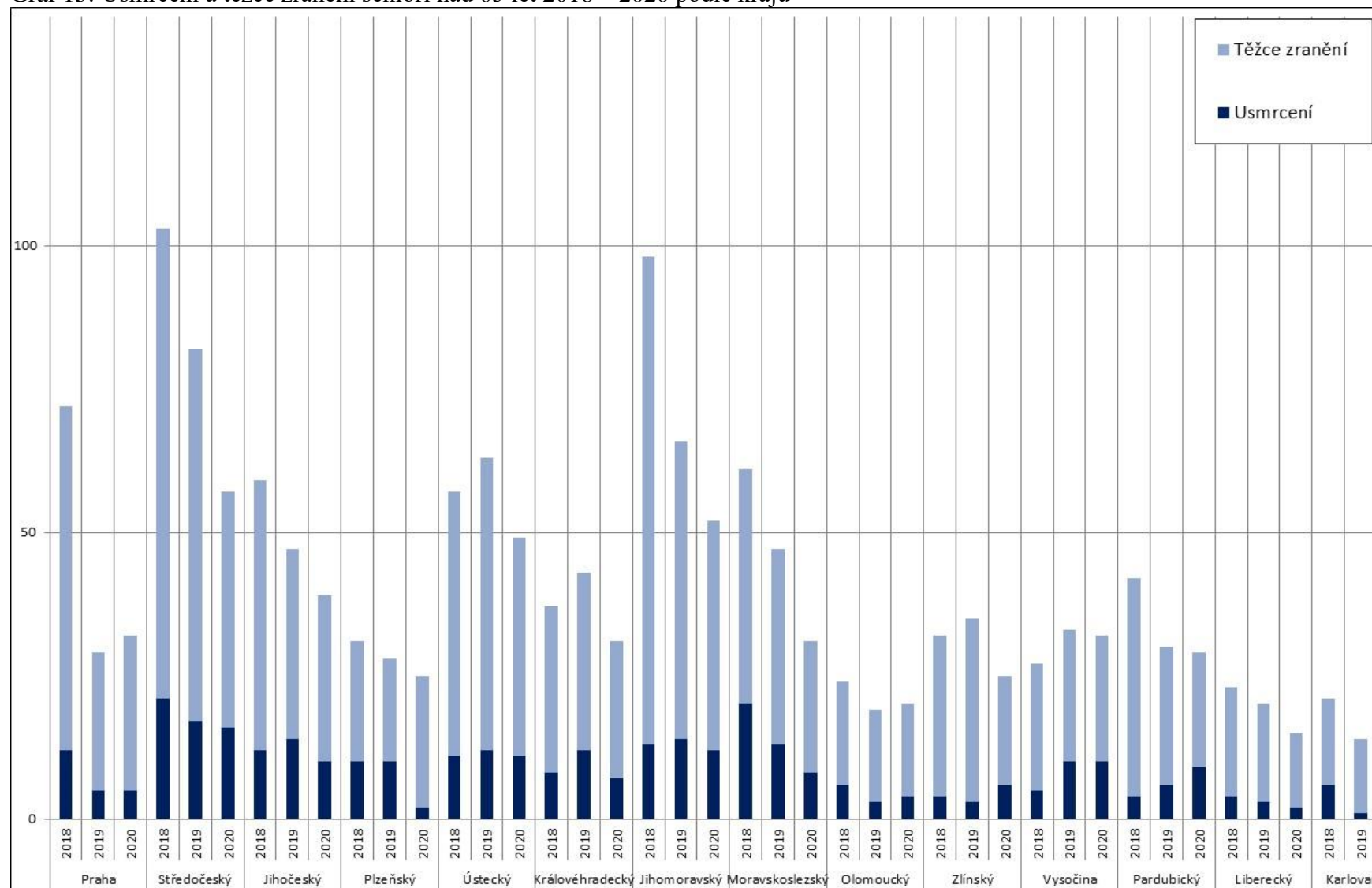
## 7. SENIOŘI

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 – <u>podpora preventivních aktivit v gesci jiných subjektů a podpora dohledu ze strany Policie ČR (Ú 6.1)</u> A. chodci (Ú 2.7) B. motocyklisté (Ú 2.4) C. <u>senioři</u> (Ú 2.7) D. zádržné systémy (Ú 2.2)

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, bezpečné přecházení, vliv léků na řízení vozidla a další specifika této věkové kategorie v silničním provozu.

V roce 2020 zahynulo na našich silnicích celkem 105 (- 118) seniorů nad 65 let (23 % všech usmrcených) a 347 (- 86) jich bylo těžce zraněno (19 % všech těžce zraněných). Nejvíce usmrcených osob nad 65 let bylo v roce 2020 ve Středočeském kraji (16; - 1). Nejvíce těžce zraněných osob nad 65 let bylo v roce 2020 ve Středočeském kraji (41; - 24), Jihomoravském kraji (40; - 12) a Ústeckém kraji (38; - 13). Velmi výrazně se podařilo meziročně snížit počet usmrcených (- 8) v Plzeňském kraji a počet těžce zraněných seniorů ve Středočeském kraji (- 24).

Graf 15: Usmrcení a těžce zranění senioři nad 65 let 2018 – 2020 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 správné použití bezpečnostních pásů a správný výběr a použití dětského zádržného systému.** Nutnost používat zádržné systémy a správný způsob nastavení bezpečnostních pásů u dětí byly zdůrazňovány i při komentovaných prohlídkách expozice Muzea Policie ČR.

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 2020<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	33	90	86	199	872	3749	1273	30668
spolujezdci přední sedadlo	6	20	34	70	248	1166	273	5736
spolujezdci zadní sedadlo	0	10	1	44	16	565	26	2240

osoby nepřipoutané bezpečnostním pásem	usmrceno		těžce zraněno		lehce zraněno		nezraněno	
	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu
řidiči	8	37	7	58	38	243	10	558
spolujezdci přední sedadlo	1	12	3	14	9	56	1	53
spolujezdci zadní sedadlo	0	7	1	19	0	54	0	35

osoby v bezpečnostní sedačce	usmrceno	těžce zraněno	lehce zraněno	nezraněno
přední sedadlo	0	2	21	59
zadní sedadlo	2	14	244	945

vozidlo nevybaveno bezpečnostní sedačkou	usmrceno	těžce zraněno	lehce zraněno	nezraněno
přední sedadlo	0	0	0	1
zadní sedadlo	0	0	3	11

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	8	15	23	80	588	2827	1468	57210
spolujezdci přední sedadlo	4	4	8	24	187	917	294	8135

<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

spolujezdci zadní sedadlo	0	4	1	9	14	404	36	2532
------------------------------	---	---	---	---	----	-----	----	------

osoby nepřipoutané bezpečnostním pásem	usmrceno		těžce zraněno		lehce zraněno		nezraněno	
	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu	airbag	bez airbagu
řidiči	2	8	2	23	29	277	19	2599
spolujezdci přední sedadlo	0	1	0	6	14	61	1	171
spolujezdci zadní sedadlo	0	2	0	5	0	41	0	72

osoby v bezpečnostní sedačce	usmrceno	těžce zraněno	lehce zraněno	nezraněno
přední sedadlo	0	0	15	100
zadní sedadlo	1	1	165	1259

vozidlo nevybaveno bezpečnostní sedačkou	usmrceno	těžce zraněno	lehce zraněno	nezraněno
přední sedadlo	1	0	0	5
zadní sedadlo	0	0	4	12

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 **97 % (- 1 %) řidičů, kteří se stali účastníky dopravní nehody evidované Policií ČR mimo obec, bylo připoutáno.**

U dopravních nehod **v obci to bylo 95,5 % (+ 0,5 %).**

86,4 % řidičů (- 0,1%), kteří použili bezpečnostní pás, zůstalo při dopravní nehodě mimo obec nezraněno. 40,8 (+ 2,5 %) 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 79,6 % případů (meziročně + 0,2 %), na zadním sedadle v 78,1 % (+ 1,1 %). Spolujezdci, kteří na předním sedadle nepoužili bezpečnostní pás, byli při nehodě mimo obec usmrceni nebo zraněni v 63,8 % případů (+ 11,6 %), spolujezdci na zadních sedadlech v 69,8 % (+ 0,9 %).

Pokud se dopravní nehoda stala v obci a řidič se připoutal, pak zůstal nezraněno 94,3 % (- 0,2 %) řidičů. 11,5 % (+ 1,6 %) 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 v 88 % (- 0,2 %) případů, spolujezdci na zadním sedadle v 85,6 % případů (+ 0,4 %).

32,3 % (+ 0,5 %) spolujezdců na předním sedadle, kteří nepoužili bezpečnostní pás, bylo při dopravní nehodě v obci usmrceno nebo zraněno. Na zadních sedadlech bylo zraněno či usmrceno 40 % (- 4,4 %) nepřipoutaných spolujezdců.

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

Při celostátních kontrolních akcích bylo v roce 2020 zkontrolováno 164 172 vozidel. Nepoužití bezpečnostního pásu bylo zjištěno u 2,3 % (+ 0,3 %) všech kontrolovaných vozidel. Procentuálně nejvíce případů nepoužití bezpečnostních pásů bylo zaznamenáno v Ústeckém (6,4 %; + 1,4 %) a Libereckém kraji (6,3 %; + 2,8 %); nejméně pak ve Zlínském kraji (0,7 %; - 0,1 %).

Při regionálních dopravně bezpečnostních akcích bylo v roce 2020 zkontrolováno 198 531 vozidel. Bezpečnostní pásy nebyly použity u 1,7 % (+ 0,1 %) kontrolovaných vozidel. Procentuálně nejvyšší počet nepoužití bezpečnostních pásů byl zjištěn v Ústeckém kraji (5 %; + 0,6 %) a Libereckém kraji (4,8 %; - 0,7 %). Nejméně v Olomouckém (1 %) a Moravskoslezském kraji (1,1 %).

Poměr kontrolovaných vozidel a nepoužití autosedačky byl u celostátních dopravně bezpečnostních akcí 0,1 % (- 0,1 %), u regionálních akcí 0,2 % (stejně jako v roce 2019).

Nejvíce nepoužití autosedaček při celostátních akcích (0,3 %) bylo zjištěno v Libereckém kraji, při regionálních akcích bylo evidováno nejvíce (0,5 %) nepoužití v Karlovarském 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 2020 Policie ČR zjistila v rámci dohledu 21 875 (- 6 340) případů nepoužití bezpečnostního pásu nebo autosedačky.

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

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

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 2020 **celkem 71 (- 21) osob a 523 (- 52) osob bylo těžce zraněno**.

Nejvíce dopravních nehod (3 784; 32,5 %) bylo evidováno v Praze, nejvíce usmrcených z důvodů nedání přednosti bylo zaznamenáno ve Středočeském kraji (16; 22,5 %). Nejvíce těžce zraněných ve Středočeském kraji (65; 12 %), v Jihomoravském kraji (62; 11,9 %).

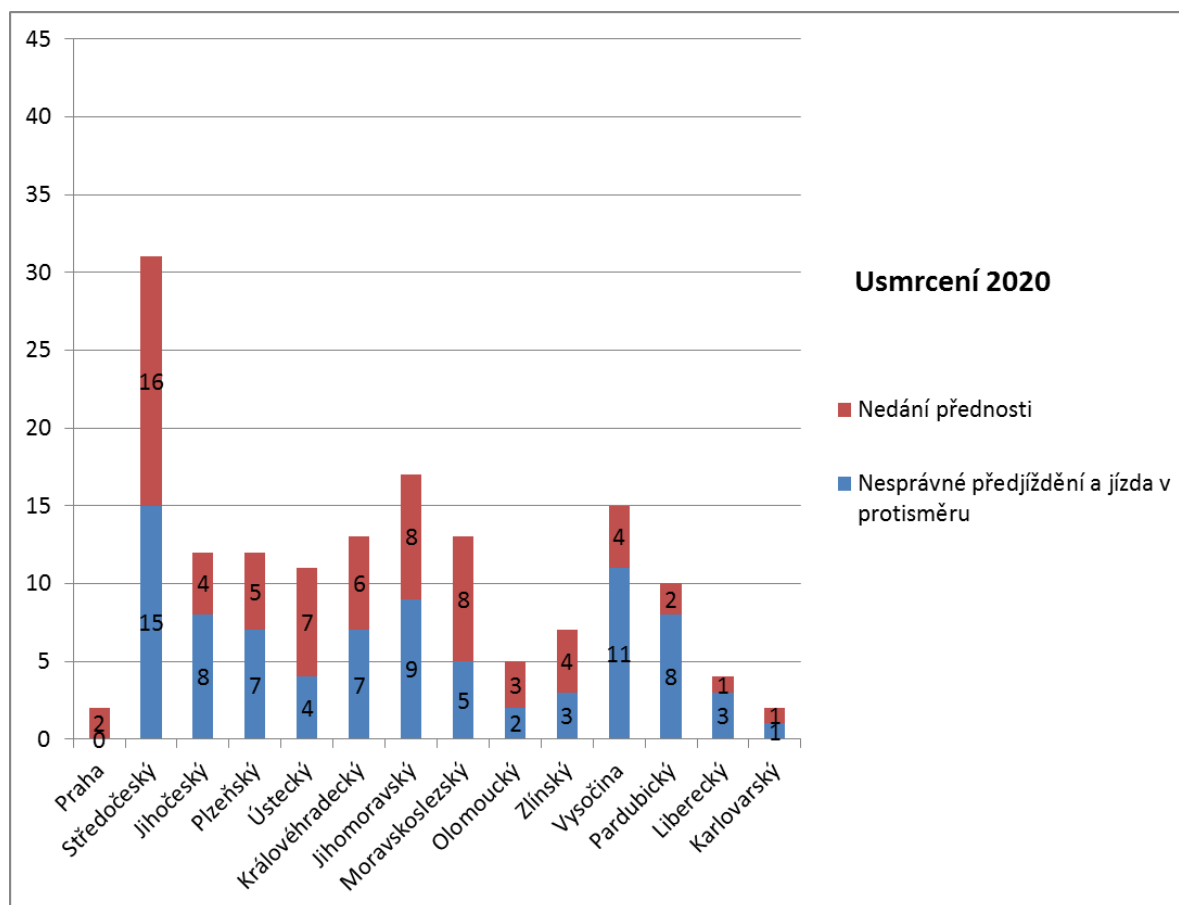
Při dohledu bylo Policií ČR zjištěno v roce 2020 zjištěno celkem 9 393 přestupků nedání přednosti.

## NESPRÁVNÉ PŘEDJÍŽDĚNÍ, JÍZDA V PROTISMĚRU

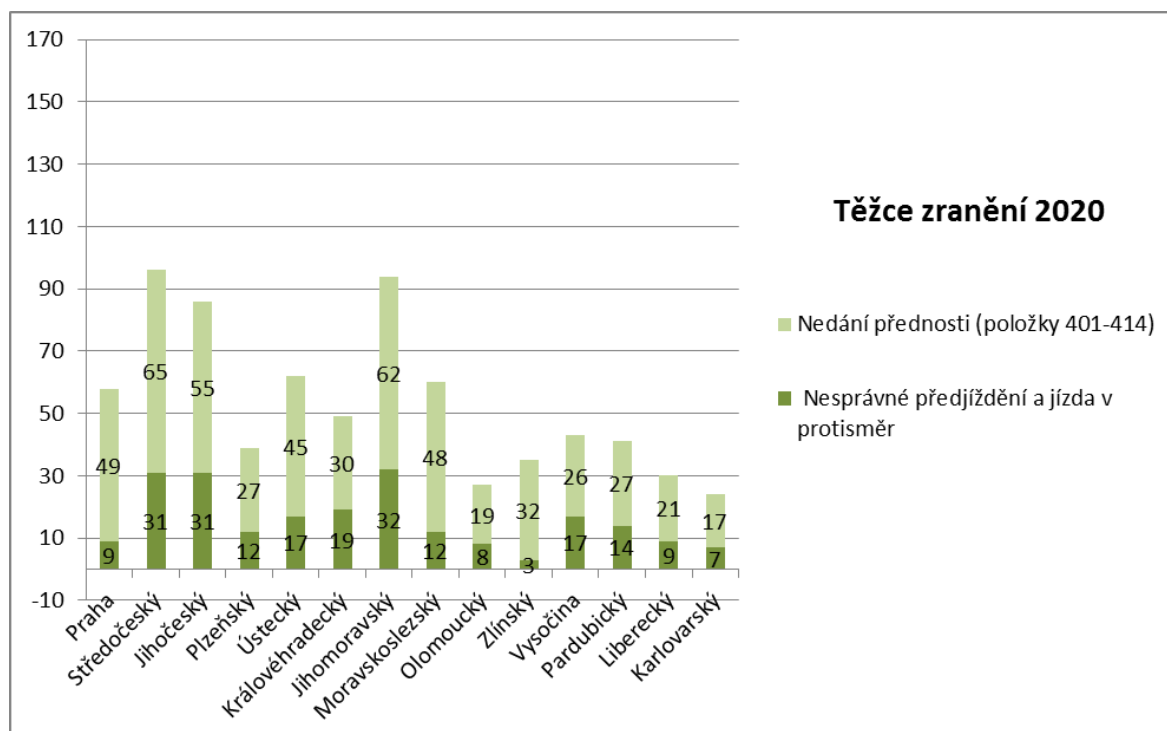
Z důvodů nesprávného předjíždění a jízdy v protisměru **zahynulo** na našich silnicích v roce 2020 celkem **83 (- 30) osob a 221 (- 38) bylo těžce zraněno**. Nejvíce dopravních nehod (740; 20 %) a nejvíce usmrcených (15; 18 %) z důvodu nesprávného předjíždění a jízdy v protisměru bylo evidováno v roce 2020 ve Středočeském kraji. Nejvíce těžce zraněných (32; 14,5 %) bylo evidováno v Jihomoravském kraji, a 14 % Jihočeském (31) a Středočeském kraji (31).

Při dohledu bylo v roce 2020 zjištěno Policií ČR celkem 2 068 přestupků nesprávného předjíždění.

Graf 16: Usmrcení – nedání přednosti, nesprávné předjíždění a jízda v protisměru 2020



Graf 17: Těžce zranění – nedání přednosti, nesprávné předjíždění, jízda v protisměru 2020



## E. LEGISLATIVA, VYMAHATELNOST

### ÚČASTNÍK

<b>Ú 5.1</b>	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 příslušnými odbory 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. Návrh byl jako sněmovní tisk 987 rozeslán poslancům 1. září 2020. Projednání tisku bylo zařazeno na pořad 87. schůze Poslanecké sněmovny (od 2. března 2021).

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.
--------------	---

V roce 2019 byl do Poslanecké sněmovny ČR předložen návrh novely zákona č. 273/2008 Sb., o Policii České republiky, ve znění pozdějších předpisů. Součástí návrhu je i změna § 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. Již dnes toto opatření mohou použít správní orgány ve správním řízení.

Návrh je součástí sněmovního tisku 642, který byl rozeslán poslancům 13. 11. 2019. Návrh je aktuálně projednáván ve Výboru pro bezpečnost.

## ÚČASTNÍK

<b>Ú 8.2</b>	Upravit systém působení na recidivující přestupce, zvláště řidiče, kteří nedodrží 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 září 2020 Poslanecké sněmovně jako **tisk 987**. Na zpracování novely se spolu s věcnými odbory 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 zpřísnění sankcí a v případě dvou nejzávažnějších rychlostních deliktů zvýšení horní hranice zákazu činnosti z 12 na 18 měsíců i zvýšení bodového hodnocení.

V novele zákona o silničním provozu a trestního řádu, která byla předložena formou pozměňovacího návrhu a schválena Poslaneckou sněmovnou (senátorům rozeslána dne 19. března 2021 jako **tisk 624/6**) byl zapracován návrh **terapeutického programu** pro osoby, které pozbyly řidičského oprávnění zejména podle § 94a zákona o silničním provozu. Absolvování akreditovaného terapeutického programu je podmínkou vrácení řidičského oprávnění podle § 102. odst. 5 zákona o silničním provozu. Absolvování terapeutického programu je možné uložit či zohlednit i při podmíněném upuštění od výkonu zbytku trestu zákazu činnosti.

## 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 Poslanecké sněmovně v září 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.
------------	---

K předmětnému úkolu proběhlo jednání s Ministerstvem zdravotnictví. Ministerstvo zdravotnictví informovalo po společném jednání, že není možné, aby Policii ČR předávalo tyto informace, a to z důvodu ochrany osobních údajů. Na jednání bylo konstatováno, že základní legislativní změny bude třeba učinit primárně v právních předpisech Ministerstva zdravotnictví. To ostatně potvrdil i krátký průzkum, v rámci něhož si Policie ČR vyžádala informace o způsobu předávání dat a jejich členění dle MAIS 3+ v jiných členských státech. V členských státech, které na dotaz ŘSDP odpověděly, nemá sběr a předávání dat na starosti policie. Ve většině států se tímto zabývá buď statistický úřad, nebo obdobný úřad spojený



s Ministerstvem zdravotnictví. V rámci vládou schváleného Akčního plánu Národní strategie BESIP na roky 2021 – 2022 bylo proto opatření („Předložit legislativní návrh na zajištění harmonizovaného vykazování těžkého zranění osob, jehož příčinou byla dopravní nehoda, podle stupnice MAIS3+ ze všech nemocničních zařízení a jeho zpřístupnění pro policejní statistiky“) svěřeno Ministerstvu zdravotnictví v součinnosti s Policií ČR.

## PODPŮRNÁ OPATŘENÍ

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

V roce 2020 bylo vládními nařízeními a rozkazem GŘ HZS ČR z důvodu výskytu onemocnění COVID-19 výrazně redukováno konání odborných příprav pro příslušníky a zaměstnance Hasičského záchranného sboru ČR (dále jen "HZS"):

- Odborná příprava „*První psychická pomoc I*“ – realizováno 3 kurzy, kterých se zúčastnilo 46 osob (celkem tuto odbornou přípravu absolvovalo 1081 osob),
- Navazující odborná příprava „*První psychická pomoc II*“ nebyla v roce 2020 realizována (celkem tuto odbornou přípravu absolvovalo 271 osob),
- Odborná příprava „*Systém řízení stresu při kritických událostech u HZS ČR*“ - realizovány 1 kurz, kterého se zúčastnilo 16 osob (celkem tuto odbornou přípravu absolvovalo 595 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.

Psychologická služba HZS ČR se po odborné stránce podílela také 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.

V roce 2019 byla vydána mobilní aplikace „*První psychická pomoc*“, na jejíž tvorbě spolupracovali psychologové HZS ČR. Aplikace je dostupná pro operační systém Android a iOS. Psychologická služba HZS ČR se průběžně podílí na aktualizaci jejího obsahu.

Psychologové spolupracovali na vytváření dalších metodických pomůcek, které mohou zefektivnit poskytování psychosociální pomoci lidem při mimořádných událostech, včetně dopravních nehod. Konkrétně se jednalo o „*Karty pro komunikaci s (neslyšícími) dětmi u mimořádných událostí*“. Tyto karty jsou již připravené a po jejich ověření budou vydány a distribuovány na každé výjezdové vozidlo HZS ČR.

Také byla navázána spolupráce s oddělením dokumentace HZS ČR. Ve spolupráci s ním byl připraven cyklus zaměřený na poskytování první psychické pomoci pro občany. V krátkých

videích jsou popsány jednoduché kroky, jak může občan postupovat při poskytování pomoci i v případě dopravní nehody.

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.

Krizoví intervenenti Policie ČR byli v roce 2020 vysláni k 195 událostem typu dopravní nehoda s těžkým ublížením na zdraví či úmrtím, přičemž u 43 událostí byly intervence poskytnuty opakovaně. Celkově poskytli krizoví intervenenti podporu 611 osobám zasaženým dopravní nehodou. V 27 případech šlo o intervenci obětí dopravní nehody, 420 intervencí bylo u osob blízkých obětí. Intervence byly poskytnuty i 164 dalším osobám (svědci dopravní nehody, pachatel apod.).

## 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).

V lednu 2021 byla vládou České republiky schválena nová Národní strategie BESIP 2021 – 2030 a Akční plán 2021 - 2022. Opatření v gesci či spolugesci Ministerstva vnitra nebo Policie ČR budou rozpracována v Resortním akčním plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu na roky 2021 - 2022.

## 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 září 2020 předložena Poslanecké sněmovně jako **sněmovní tisk 987**.

- 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 mezíresortní pracovní skupina pod vedením Ministerstva dopravy.

Ministerstvo vnitra ve spolupráci s Ministerstvem financí předložilo v září 2020 Poslanecké sněmovně (jako **sněmovní tisk 983**) 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 je aktuálně projednáván ve Výboru pro bezpečnost Poslanecké sněmovny.

### **Oba sněmovní tisky získaly podporu Rady vlády pro bezpečnost silničního provozu.**

Ministerstvo vnitra zpracovalo pozměňovací návrh k sněmovnímu tisku 756/4 (elektronizace postupů orgánů veřejné moci) týkající se nepředkládání dokladů při kontrole vozidla.

V roce 2020 byl také vydán nový interní akt řízení, který upravuje postupy Policie ČR na úseku bezpečnosti a plynulosti silničního provozu.

Policie ČR či Ministerstvo vnitra připomínkovaly řadu dalších vládních či pozměňovacích návrhů týkajících se silničního provozu, podmínek provozu na pozemních komunikacích, silničních kontrol technického stavu vozidel ad.

<b>PODPŮRNÁ OPATŘENÍ</b>	
<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 2020 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**

<b>PODPŮRNÁ OPATŘENÍ - RESORTNÍ</b>	
<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>

<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.

**Celkem vynaložila Policie ČR v roce 2020 na preventivní aktivity v oblasti bezpečnosti silničního provozu 1 506 442 Kč.** Z finančních prostředků byly hrazeny především reflexní prvky (reflexní vesty, samonavíjecí pásy, reflexní tyčinky na kola...), dále např. figuríny na nácvik první pomoci, cyklistické lékárničky 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.).

Kraj*	Finanční prostředky na prevenci RAP (v Kč)
Praha	96 932
Středočeský	109 670
Jihočeský	100 000
Plzeňský	100 000
Ústecký	100 000
Královéhradecký	100 000
Jihomoravský	100 000
Moravskoslezský	100 000
Olomoucký	99 910
Zlínský	100 000
Vysočina	100 000
Pardubický	100 000
Liberecký	99 930
Karlovarský	100 000
Policejní prezidium	100 000
<b>Celkem</b>	<b>1 506 442</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).
------------	--

Centrálně pořízený materiál a materiál vydaný ze skladových zásob	celkový počet m.j.	celková cena
OPL testy na detekci ze slin a potu	179 325	67 053 602,00
Souprava alkoholtesterů a tiskáren k alkoholtesterům	593	23 118 817,00
Náustky k alkoholtesterům typ 7410 (vydáno ze skladových zásob)	1 070	4 729,40
Náustky k alkoholtesterům typ 7510	1 026 300	4 197 362,00
Robotizovaná totální měřicí stanice	6	2 755 170,00
Zařízení na odhalování manipulace s tachografy	16	799 994,00

Moto oblek 2012 - Bunda moto (smlouva uzavřena 2019 dodáno 2020)	142	2 485 000,00
Moto oblek 2012 - Kalhoty moto (smlouva uzavřena 2019 dodáno 2020)	142	1 405 800,00
Moto oblek 2012 - Termovložka na moto (smlouva uzavřena 2019 dodáno 2020)	141	352 500,00
Moto oblek 2012 - Bunda moto	188	3 365 200,00
Moto oblek 2012 - Kalhoty moto	179	1 865 180,00
Moto oblek 2012 - Termovložka na moto	196	529 200,00
Airbagová vesta na moto	8	107 932,00
Speciální vesta reflexní DP	1 174	3 345 377,00
Ochranná přilba na moto	143	1 654 510,00
Pláštěnka reflexní	1 000	2 420 000,00
Mikrobusy policejní 4x4 DN	60	167 270 400,00
<b>CELKEM</b>		<b>282 730 773,40</b>

Z Fondu zábrany škod ČKP bylo z výše uvedeného vybavení pořízeno:

Robotická totální měřicí stanice - 4ks (+ 2ks hrazeny z finančních zdrojů KŘP Libereckého kraje).

Zařízení pro odhalování manipulace s tachografy - 750.000 Kč hrazeno z Fondu zábrany škod ČKP, zbytek z rozpočtu.

Mikrobusy policejní 4x4 DN – 29 ks hrazeno z Fondu zábrany škod ČKP.

Dále bylo vysoutěženo 35 vozidel pro kontrolu dálničních známek, vozidla budou dodána v květnu 2021 a budou využita k viditelnému dohledu na hlavních dálničních tazích. Na nákup obdržela Policie ČR 35 mil. Kč od Ministerstva dopravy.

## PODPŮRNÁ OPATŘENÍ - RESORTNÍ

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

Policejní prezident genmjr. Mgr. Jan Švejdar schválil založení speciálního oddělení dohledu v rámci organizační struktury Policejního prezidia ČR. Vznikne tak Speciální oddělení dohledu Čechy a Speciální oddělení dohledu Morava. Na každém oddělení se počítá s 15 policisty (1 vedoucí a 14 řadových policistů); systemizovaná služební místa budou přidělena v polovině roku 2021. V současné době je zajišťováno nezbytné vybavení těchto oddělení.

Primárním úkolem speciálních oddělení dohledu je výkon dohledu v rekonstruovaných úsecích dálnic a zajištění doprovodů nadrozměrných nákladů, které mají trasu přes více krajů.

## 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 2020 bylo zpracováno na základě podkladů od jednotlivých gestorů a předloženo ke schválení. Priority pro další období jsou již stanoveny v rámci nového Resortního akčního plánu bezpečnosti a plynulosti silničního provozu v souladu s Akčním plánem Strategie BESIP na roky 2021 – 2022, který bude předložen ke schválení ministrem vnitra.

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.

## V. PŘEHLED PLNĚNÍ OPATŘENÍ

Opatření	Stručná anotace opatření	Stav plnění
K 1.7 A	Vyškolení auditorů	Plněno průběžně; v roce 2020 nebyl splněn 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 vytypovala, 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
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	V legislativním procesu
Ú 8.3	Stanovit přísnější podmínky bodového hodnocení pro začínající řidiče	V legislativním procesu

P 1	Příprava podmínek pro předávání dat o klasifikaci zranění	Plněno částečně Opatření bylo upraveno a je součástí Akčního plánu 2021 - 2022
P3	Psychosociální pomoc účastníkům dopravních nehod	Plněno průběžně
P 5	Aktualizace Resortního akčního plánu BESIP	Splněno, připravuje se nový resortní akční plán v návaznosti na přijetí nové Strategie BESIP.

P 8	Vyhodnocení účinnosti zákona o silničním provozu	Splněno, návrh je v legislativním procesu
P 11	Výzkum, vývoj, inovace	V roce 2020 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	Splněno
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

### Plnění strategických cílů

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 2020 zemřelo při dopravních nehodách **460 osob (do 24 hodin; resp. 518 osob do 30 dnů)**. Počet usmrcených v roce 2020 byl vůbec nejnižší od roku 1961, od kdy dopravní policie disponuje souvislou statistikou dopravní nehodovosti. Meziročně došlo k poklesu o 87 usmrcených osob, tj. o 15,9 %, nicméně **cíle Národní strategie pro rok 2020 se dosáhnout nepodařilo.**

**V roce 2020 bylo při dopravních nehodách těžce zraněno 1 807 osob. Jedná se o vůbec nejnižší počet těžce zraněných osob z dopravních nehod od roku 1961. Počet těžce zraněných meziročně poklesl o 303 osob, o 14,4 %. Cíle Národní strategie pro rok 2020 (2122 těžce zraněných) se tedy dosáhnout podařilo.**

Celkové roční ekonomické ztráty z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v roce 2020 se odhadují na cca 73 miliard Kč<sup>18</sup> (**finální údaj bude znám v průběhu roku 2021**).

<sup>18</sup> Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.; <https://nehody.cdv.cz/>

### Mezinárodní srovnání

**Průměrný pokles usmrcených osob v důsledku dopravních nehod 2011 – 2019<sup>19</sup> byl v zemích EU 17 %, Česká republika dosáhla ve stejném období 16% poklesu.<sup>20</sup>**

V roce 2019 byl v zemích EU průměrný počet 51 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 (podle posledního dostupného mezinárodního srovnání za rok 2019) nachází na 17. místě z 27 členských států.

**V roce 2020 se podařilo naplnit cíle Národní strategie BESIP u těchto kategorií<sup>21</sup>:**

- ❖ těžce zranění chodci
- ❖ těžce zranění cyklisté
- ❖ těžce zranění a usmrcení z dopravních nehod zaviněných mladými řidiči
- ❖ usmrcení senioři
- ❖ těžce zranění z dopravních nehod, u nichž byl u řidiče zjištěn alkohol nebo jiná návyková látka
- ❖ těžce zranění z rychlostních dopravních nehod
- ❖ usmrcení z dopravních nehod zaviněných nedáním přednosti
- ❖ těžce zranění z dopravních nehod zaviněných nesprávným předjížděním či jízdou v protisměru
- ❖ těžce zranění z dopravních nehod řidičů nákladních vozidel

### **Plnění cílů Národní strategie BESIP v jednotlivých krajích**

- ❖ **Jediným krajem, který splnil předpokládaný cíl Národní strategie do roku 2020 v počtu usmrcených je Karlovarský kraj.**
- ❖ Největší podíl usmrcených osob, 43 % (v roce 2019 36 %) je dlouhodobě evidován u dopravních nehod zaviněných **nepřiměřenou rychlostí.**
- ❖ **Kraje, které nenaplnily předpokládaný cíl Národní strategie do roku 2020 v počtu těžce zraněných osob: Jihočeský, Plzeňský, Jihomoravský.**

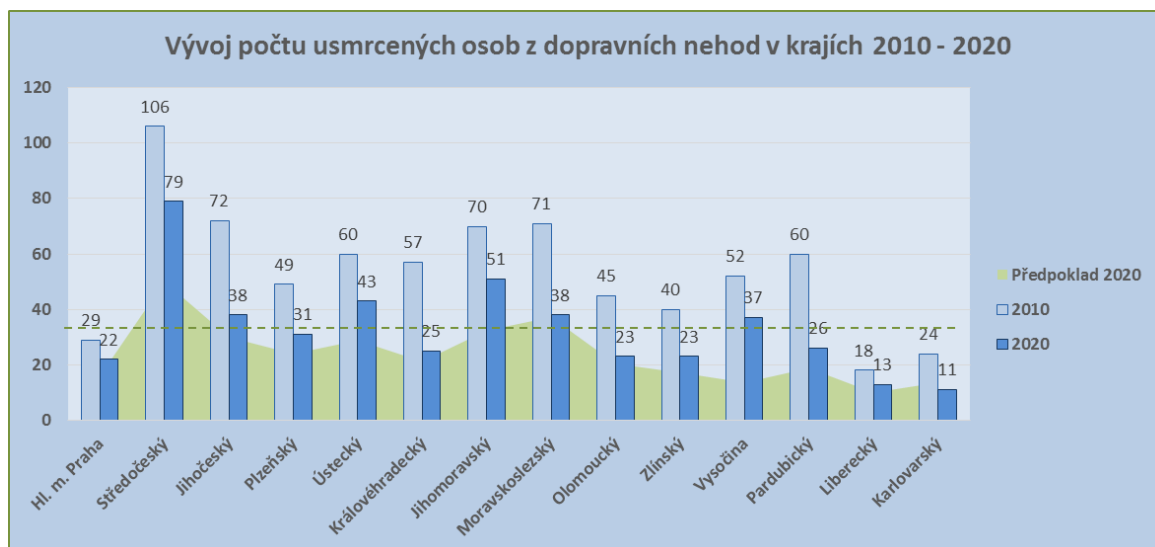
---

<sup>19</sup> Poslední dostupné evropské srovnání

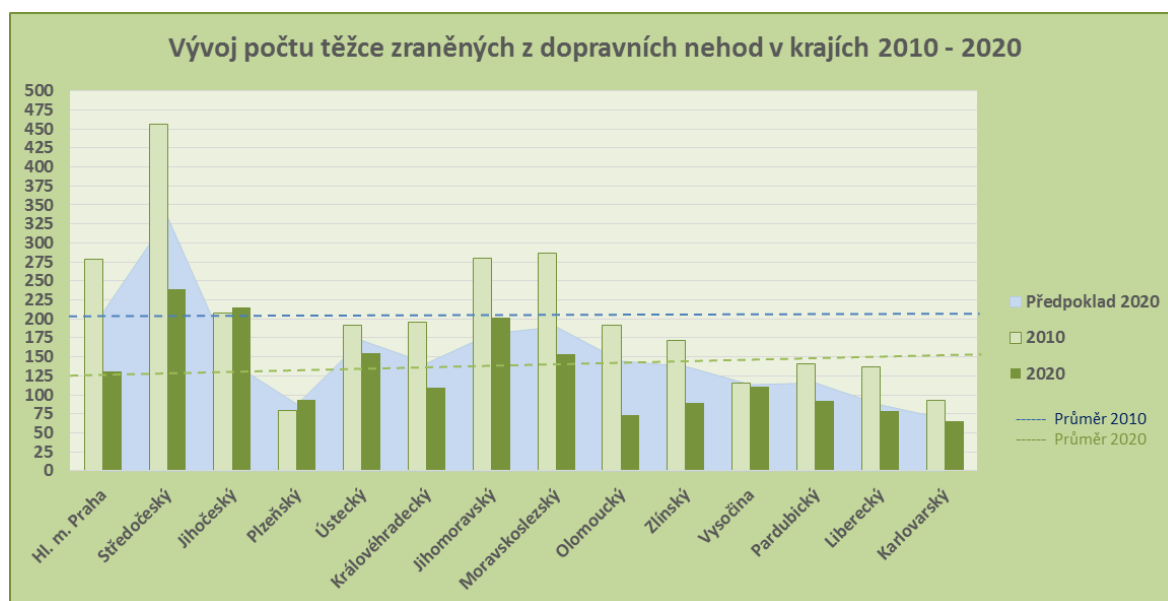
<sup>20</sup> Zdroj: Národní strategie BESIP 2021 - 2030

<sup>21</sup> Blíže viz tabulka na str. 10

Graf 18: Plnění cílů Národní strategie BESIP 2010 – 2020 v jednotlivých krajích - usmrcení



Graf 19: Plnění cílů Národní strategie BESIP 2010 – 2020 v jednotlivých krajích – těžce zranění



## Dílčí cíle v jednotlivých krajích v roce 2020

Kraj	Usmrceno	Těžce zraněno	Dílčí cíle v roce 2020 – problematické oblasti
Hl. m. Praha	22	131	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Chodci</b> (32 % usmrcených a 44 % těžce zraněných osob v kraji – 16 % těžce zraněných v ČR)</li> <li>• <b>Nedání přednosti v jízdě</b> (37 % těžce zraněných osob v kraji)</li> <li>• <b>Nepřiměřená rychlost</b> (36 % usmrcených osob v kraji)</li> <li>• <b>Nákladní automobily</b> (27 % usmrcených v kraji)</li> </ul> <p>V Praze nebylo v roce 2020 usmrceno žádné dítě, ani žádná osoba z důvodu nesprávného předjíždění nebo vinou mladého řidiče.</p>
Středočeský	79	239	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nepřiměřená rychlost</b> (37 % usmrcených a 35 % těžce zraněných osob v kraji; 16 % všech usmrcených a 17 % všech těžce zraněných z důvodů nepřiměřené rychlosti v ČR)</li> <li>• <b>Motocyklisté</b> (20 % usmrcených a 25 % těžce zraněných osob v kraji; 26 % všech usmrcených a 15 % všech těžce zraněných motocyklistů v ČR)</li> <li>• <b>Nedání přednosti</b> (20 % usmrcených a 27 % těžce zraněných osob v kraji)</li> <li>• <b>Děti</b> (25 % usmrcených z celé ČR)</li> <li>• <b>Senioři</b> (20 % usmrcených osob v kraji, 15 % z celé ČR)</li> </ul>
Jihočeský	38	215	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nepřiměřená rychlost</b> (53 % všech usmrcených osob v kraji, 33 % těžce zraněných v kraji; 14 % všech těžce zraněných z důvodu nepřiměřené rychlosti v ČR)</li> <li>• <b>Mladí řidiči</b> (32 % osob bylo v kraji usmrceno a 20 % těžce zraněno vinou mladých řidičů)</li> <li>• <b>Motocyklisté</b> (27 % těžce zraněných v kraji; 15 % všech těžce zraněných motocyklistů v ČR)</li> </ul>
Plzeňský	31	94	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nepřiměřená rychlost</b> (32 % usmrcených a 34 % těžce zraněných osob v kraji)</li> <li>• <b>Alkohol aj. návykové látky</b> (26 % usmrcených osob v kraji)</li> <li>• <b>Mladí řidiči</b> (23 % osob bylo v kraji usmrceno a 24 % těžce zraněno vinou mladých řidičů)</li> </ul>
Ústecký	43	155	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nepřiměřená rychlost</b> (47 % usmrcených a 33 % těžce zraněných osob v kraji)</li> <li>• <b>Stárnoucí populace</b> (26 % usmrcených a 25 % těžce zraněných osob v kraji)</li> <li>• <b>Alkohol aj. návykové látky</b> (30 % usmrcených osob v kraji; 21 % usmrcených z celé ČR)</li> </ul>
Královéhradecký	25	109	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nepřiměřená rychlost</b> (40 % usmrcených a 29 % těžce zraněných osob v kraji)</li> <li>• <b>Nedání přednosti v jízdě</b> (24 % usmrcených a 28 % těžce zraněných osob v kraji)</li> <li>• <b>Nesprávné předjíždění</b> (28 % usmrcených osob v kraji)</li> <li>• <b>Stárnoucí populace</b> (28 % usmrcených osob v kraji)</li> </ul> <p>V Královéhradeckém kraji nebylo usmrceno v roce 2020 žádné dítě ani cyklista.</p>
Jihomoravský	51	201	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nepřiměřená rychlost</b> (39 % usmrcených osob v kraji)</li> <li>• <b>Děti</b> (25 % usmrcených z celé ČR)</li> <li>• <b>Chodci</b> (35 % usmrcených osob v kraji; 22 % usmrcených z celé ČR)</li> <li>• <b>Alkohol aj. návykové látky</b> (17 % těžce zraněných z celé ČR)</li> <li>• <b>Nákladní automobily</b> (27 % usmrcených v kraji)</li> <li>• <b>Nedání přednosti</b> (31 % těžce zraněných v kraji)</li> </ul>
Moravskoslezský	38	154	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nepřiměřená rychlost</b> (42 % usmrcených v kraji, 21 % těžce zraněných v kraji)</li> <li>• <b>Chodci</b> (21 % usmrcených a 29 % těžce zraněných osob v kraji)</li> <li>• <b>Nedání přednosti</b> (21 % usmrcených v kraji, 31 % těžce zraněných v kraji)</li> </ul>
Olomoucký	23	73	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nepřiměřená rychlost</b> (35 % usmrcených osob v kraji)</li> <li>• <b>Nedání přednosti v jízdě</b> (26 % těžce zraněných v kraji)</li> <li>• <b>Motocyklisté</b> (25 % těžce zraněných osob v kraji)</li> </ul> <p>V Olomouckém kraji byl 2. nejnižší počet těžce zraněných osob v ČR, v roce 2020 zde nebylo usmrceno ani jedno dítě, ani jedna osoba z důvodů alkoholu či jiných návykových látek.</p>
Zlínský	23	89	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nepřiměřená rychlost</b> (48 % usmrcených a 29 % těžce zraněných osob v kraji)</li> </ul>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nedání přednosti v jízdě</b> (36 % těžce zraněných osob v kraji)</li> <li>• <b>Stárnoucí populace</b> (26 % usmrčených osob v kraji)</li> </ul>
			V Zlínském kraji nebylo v roce 2020 usmrceno žádné dítě.
Vysočina	37	111	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nepřiměřená rychlost</b> (46 % usmrčených a 30 % těžce zraněných osob v kraji)</li> <li>• <b>Nesprávné předjíždění</b> (30 % usmrčených osob v kraji)</li> <li>• <b>Stárnoucí populace</b> (27 % usmrčených osob v kraji)</li> </ul>
			V kraji Vysočina nebylo v roce 2020 usmrceno žádné dítě (ale bylo zde těžce zraněno 16 % všech dětí v ČR).
Pardubický	26	92	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Stárnoucí populace</b> (35 % usmrčených osob v kraji)</li> <li>• <b>Nesprávné předjíždění</b> (31 % usmrčených v kraji)</li> <li>• <b>Nedání přednosti v jízdě</b> (29 % těžce zraněných osob v kraji)</li> <li>• <b>Motocyklisté</b> (27 % usmrčených osob v kraji)</li> <li>• <b>Cyklisté</b> (27 % těžce zraněných osob v kraji)</li> </ul>
			V Pardubickém kraji nebylo v roce 2020 usmrceno žádné dítě.
Liberecký	13	79	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nepřiměřená rychlost</b> (38 % usmrčených a 28 % těžce zraněných v kraji)</li> <li>• <b>Motocyklisté</b> (31 % usmrčených a 30 % těžce zraněných motocyklistů)</li> <li>• <b>Alkohol aj. návykové látky</b> (31 % usmrčených v kraji)</li> </ul>
			V roce 2020 nebylo v Libereckém kraji usmrceno žádné dítě, ani cyklista. V Libereckém kraji byl v roce 2020 evidován druhý nejnižší počet usmrčených osob v ČR.
Karlovarský	11	65	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nepřiměřená rychlost</b> (55 % usmrčených a 31 % těžce zraněných osob v kraji)</li> <li>• <b>Mladí řidiči</b> (27 % usmrčených v kraji)</li> <li>• <b>Stárnoucí populace</b> (27 % usmrčených osob v kraji)</li> </ul>
			Karlovarský kraj je z dlouhodobého hlediska jediným krajem, kde jsou plněny cíle Národní strategie BESIP. Je zde evidován nejnižší počet usmrčených i těžce zraněných osob. V roce 2020 zde nebylo usmrceno žádné dítě ani cyklista, ani zde nezemřela žádná osoba, u níž by byl zjištěn alkohol, ani žádná osoba v důsledku dopravní nehody nákladního vozidla.

Priority činnosti dopravní služby na rok 2021 jsou stanoveny v rámci nového Akčního plánu Národní strategie BESIP pro roky 2021 – 2022. Doporučujeme však zohlednit i ty dílčí cíle, které jsou z hlediska plnění strategických cílů v rámci kraje či z hlediska celé České republiky problematické.