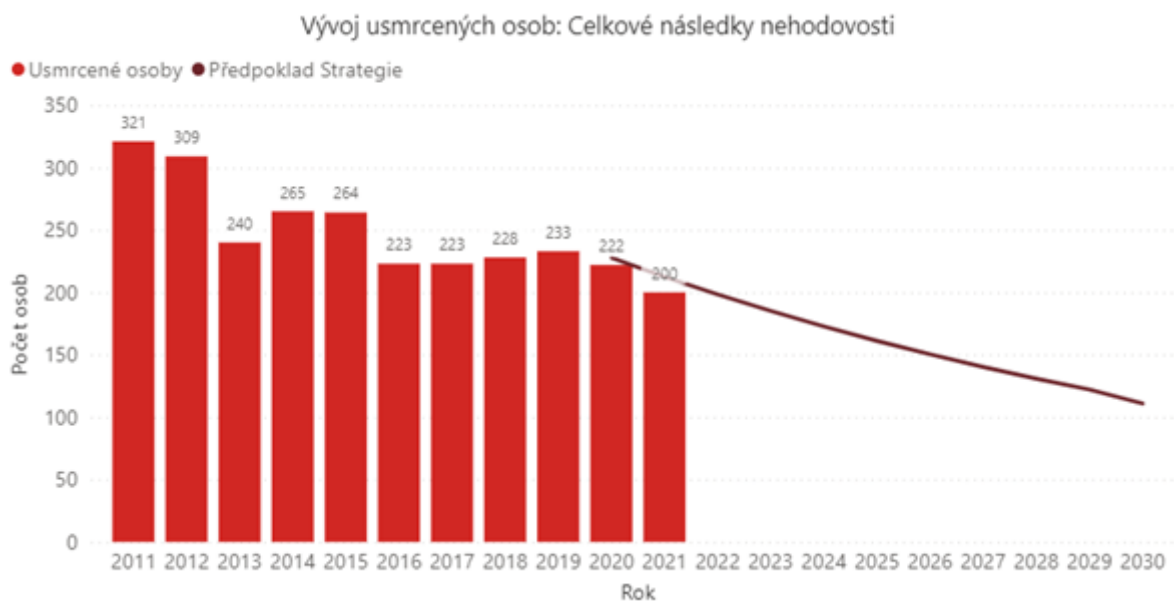


Za půl roku zemřelo při nehodách 200 osob, jde o historická minima

Publikováno: 14. 7. 2021
CDV , BESIP MD

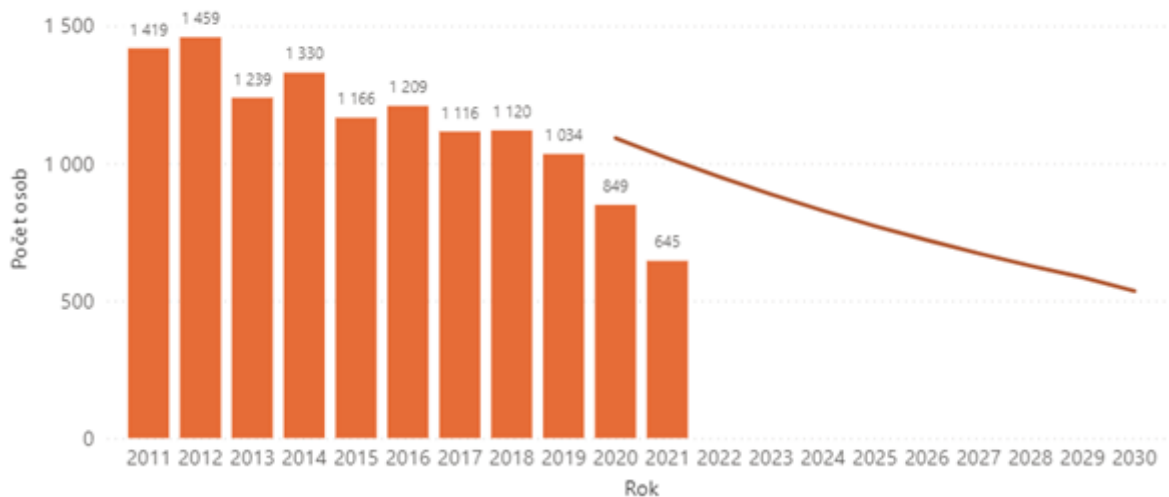
V obou sledovaných strategických cílech [Strategie BESIP 2021-2030](#) se jedná o historicky nejnižší hodnoty, zejména významný je pokles u těžce zraněných osob. Nejvíce usmrčených (39) i těžce zraněných osob (116) bylo v letošním roce evidováno ve Středočeském kraji, s 22 usmrčenými následoval Jihomoravský a s 21 usmrčenými Jihočeský kraj.

„Snížení počtu obětí a těžkých zranění na historická minima je jedním z mála pozitiv, které můžeme přičíst pandemii koronaviru. Po rozvolnění opatření počet obětí v květnu značně narostl, v červnu se nárůst zpomalil. Rozhodující nyní bude, jak se nám podaří udržet bezpečné silnice během letních prázdnin, kdy na silnicích umírá dlouhodobě nejvíce osob. Všechny řidiče a řidičky proto prosím, aby postavili na první místo život svých blízkých a ostatních, kteří se na silnici pohybují, nenechali se strhnout k agresivní jízdě a plně se věnovali řízení,“ říká ministr dopravy Karel Havlíček.

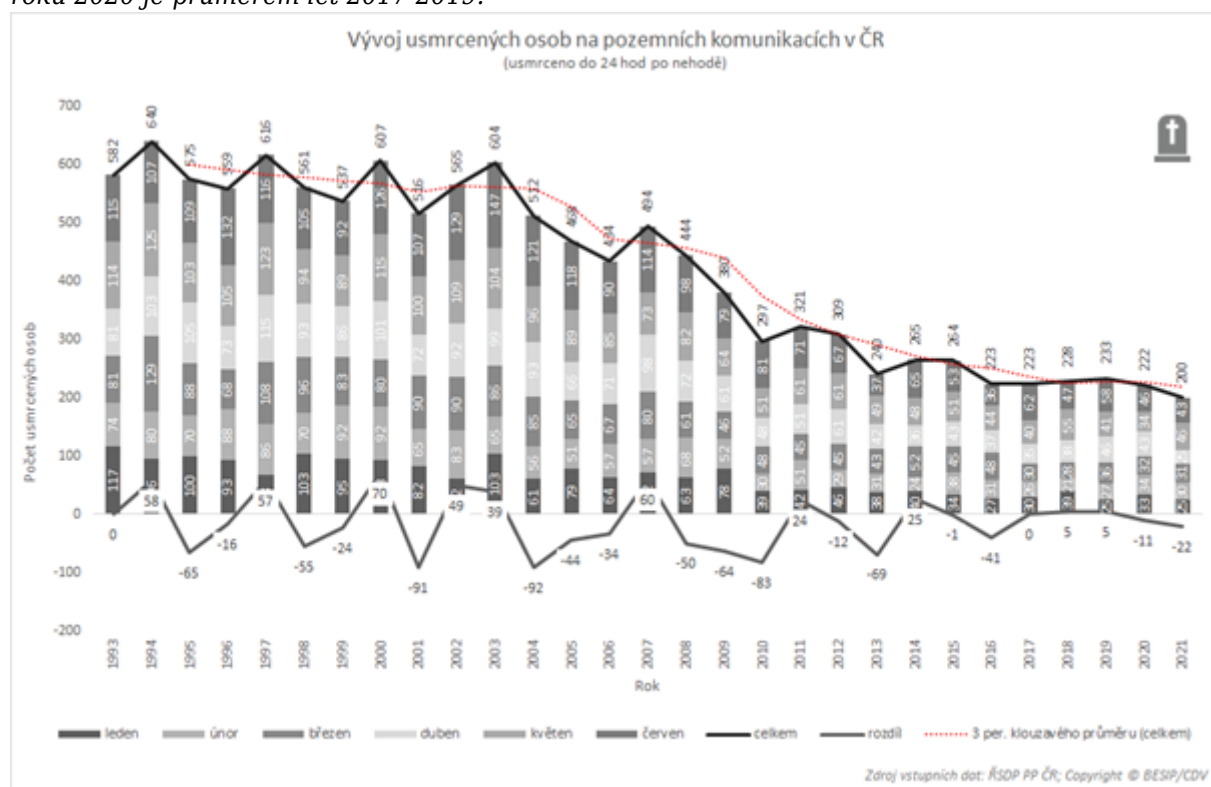


Vývoj těžce zraněných osob: Celkové následky nehodovosti

● Těžce zraněné osoby ● Předpoklad Strategie

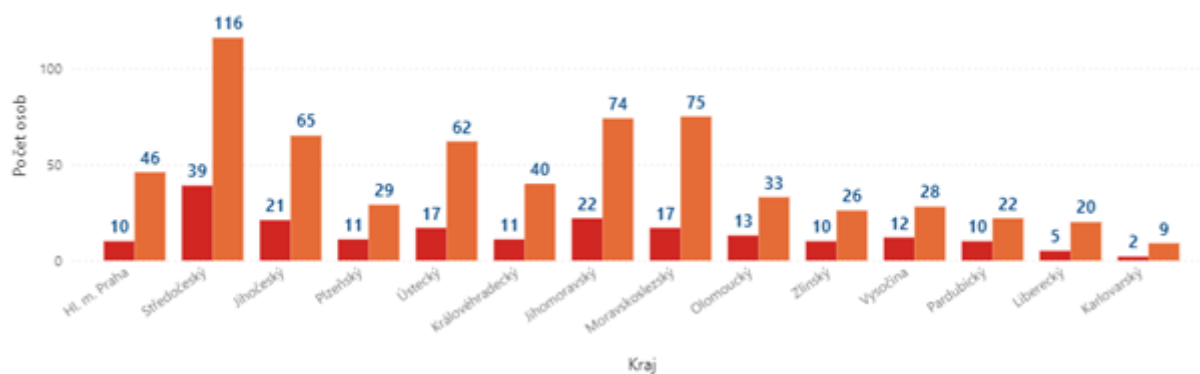


Pozn. Graf porovnává období 1. pololetí v různých letech. Výchozí stav předpokladů zobrazovaný od roku 2020 je průměrem let 2017-2019.



Následky nehod v jednotlivých krajích

Následek osoby ● usmrcení ● těžké zranění

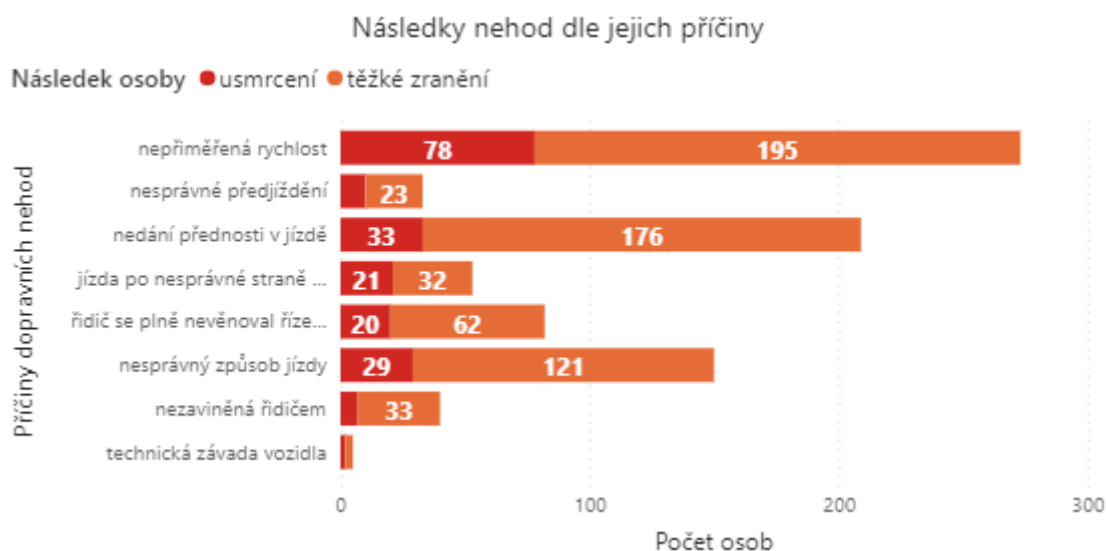


Nepřiměřená rychlost zůstává nejtragičtější příčinou nehod

V důsledku nepřiměřené rychlosti bylo v uplynulých 6 měsících usmrceno 78 a těžce zraněno 195 osob, na všech usmrčených tak činil podíl této příčiny 39 %, na těžce zraněných pak 30 %.



Srovnání následků nehod dle jejich příčiny v období leden-červen 2021 je uvedeno níže.



Jako oblast s nejvyšším potenciálem snížení počtu závažných dopravních nehod byla ve Strategii BESIP 2021-2030 identifikována právě nepřiměřená rychlost. **Rychlost patří k nejvýznamnějším faktorům ovlivňujícím závažnost dopravních nehod.** Dopravní nehody v důsledku nepřiměřené rychlosti se často pojí rovněž s nepozorností, nezkušeností řidičů, ale také intoxikací alkoholem.

BESIP Ministerstva dopravy spolu s Českou asociací pojišťoven a Policií ČR vede od května letošního roku kampaň „Zpomal, dokud není skutečně poz

36 % usmrčených v automobilech nebylo připoutáno

Ze 117 usmrčených v automobilech (pozn. osobních a nákladních) **v uplynulých 6 měsících nebylo připoutáno bezpečnostním pásem 42 osob, tj. 36% podíl.** Z 282 těžce zraněných v automobilech nebylo připoutáno bezpečnostním pásem 63 osob, tj. 22% podíl. V uplynulých 3 letech (2018-2020) nebylo v automobilech připoutáno 27 % usmrčených (248 z 931) a 18 % těžce zraněných (455 z 2 578). „Jakkoli lze letošní historická minima jak v oblasti usmrčených, tak těžce zraněných hodnotit pozitivně, 36% podíl usmrčených nepřipoutaných osob v automobilech je alarmující. V souvislosti s uvedenými tragickými následky nehod, důrazně apelují na všechny cestující ve vozidlech – jak řidiče, tak spolujezdce, aby používali základní bezpečnostní prvek, tzn. bezpečnostní pás ne proto, že jim hrozí sankce, ale proto, že mohou přijít o to nejcennější,“ uvádí Mgr. Tomáš Neřold M.A., vedoucí samostatného oddělení BESIP Ministerstva dopravy.

„V rámci sledování [nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu](#) probíhá pravidelně sběr dat ohledně (ne)poutání se bezpečnostními pásy, a to jak řidiči, tak spolujezdci. **V uplynulém roce činil podíl nepřipoutaných řidičů 3,7 %, spolujezdců vpředu 6,1 % a spolujezdců vzadu pak 11,5 %,**“ uvádí Ing. Jindřich Frič, Ph.D., ředitel Centra dopravního výzkumu v. v. i. a dodává: „Z [analýzy dopravních nehod](#) vyplývá, že se častěji nepoutají spolujezdci vzadu. **Spolucestující na zadních sedadlech neohrožují jen sami sebe, ale také cestující na předních sedadlech - zvyšuje se totiž pravděpodobnost vzniku vážných zranění nejen samotného nepřipoutaného pasažéra, ale také posádky na předních sedadlech.**“

Upozorňovat je nutné rovněž na rizika spojená s ovlivněním funkčnosti bezpečnostních pásů, které následně nejsou schopny zajistit dostatečnou ochranu posádku vozidla – ať už zakoupené nehomologované pomůcky nebo pomůcky podomácku vyrobené. V rámci činnosti Hloubkové analýzy dopravních nehod se lze stále setkat s případy chybného používání bezpečnostního pásu (použití podomácku vyrobených zářezek navíjení bezpečnostního pásu – například použití čínských hůlek) nebo obcházení signalizace nepoužití bezpečnostního pásu (zacvaknutí bezpečnostního pásu do západky bezpečnostního pásu spolujezdce, zacvaknutí bezpečnostního pásu do západky, aniž by byl řidič připoután) apod.





Analýza k bezpečnostním pásům vč. příloh je k dispozici na webu SO BESIP MD [zde](#).

V roce 2021 by dle předpokladů [Strategie BESIP 2021-2030](#) nemělo být usmrceno více než 502 a těžce zraněno 2 151 osob. Priority obsažené ve Strategii jsou plně v souladu s cíli stanovenými členskými státy Evropské unie a Organizace spojených národů, které si vytklý za cíl snížit počet usmrcených a těžce zraněných osob na pozemních komunikacích o polovinu (v roce 2030 o 50 % méně vůči výchozímu stavu, tj. vůči průměru z let 2017-2019). Interaktivní grafy z dopravní nehodovosti jsou k dispozici na webu <https://nehody.cdv.cz/>, předpoklady Strategie včetně klíčových ukazatelů pak zde: <https://www.cdv.cz/vizenula>.
