# Během pandemie došlo na silnicích v EU k 36% poklesu úmrtí

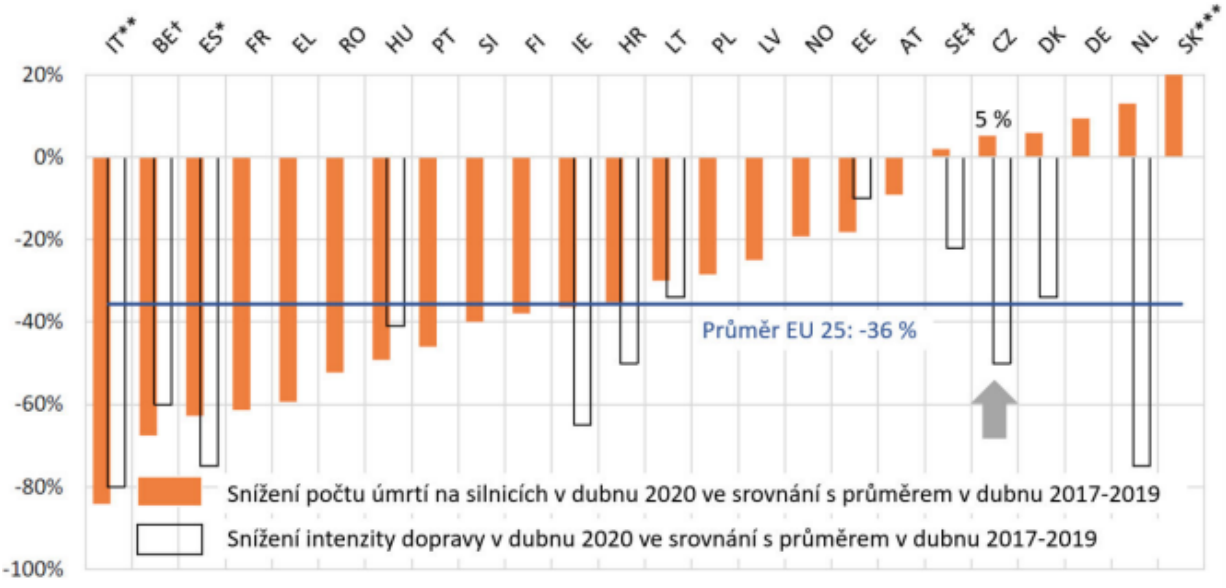
Publikováno: 13. 7. 2020
CDV

## Tisková zpráva

*9. 7. 2020, Brusel, tisková zpráva Evropské rady bezpečnosti dopravy (ETSC)*

Podle nové zprávy Evropské rady pro bezpečnost dopravy (ETSC) ukazují předběžné údaje z 25 členských států EU, že v dubnu 2020 došlo v průměru k 36% poklesu počtu úmrtí na silnicích ve srovnání s průměrem za stejný měsíc v předchozích třech letech.

Nejvyšší snížení počtu úmrtí na silnicích bylo zaznamenáno v Itálii (84 %), následované Belgií, Španělskem, Francií a Řeckem s poklesem o více než 59 %. Snížení provozu však nevedlo ke snížení počtu úmrtí ve všech zemích. Ve Švédsku, Dánsku a Nizozemsku zůstala úmrtnost na silnicích během měsíce dubna podobná nebo dokonce vyšší než v předchozích letech. Pozoruhodné je, že Švédsko mělo ve srovnání s mnoha jinými zeměmi EU méně přísná opatření pro zamezení vlivu Covid-19.




Výzkum ukazuje, že počet úmrtí obecně neklesl ve stejné míře jako objem dopravy. K porozumění všech důvodů je nutný další výzkum, ale je zřejmé, že může hrát roli překročení dovolené rychlosti, větší počet zranitelných účastníků silničního provozu na často nechráněné infrastruktuře, jakož i změny úrovně vymáhání.

Srovnatelné údaje o případech překročení dovolené rychlosti nejsou k dispozici, ale zprávy a podklady shromážděné z více než deseti zemí naznačují, že překročení rychlosti může být hlavním faktorem při zvýšení závažnosti kolize a tedy i vyššího rizika úmrtí.

- Dánsko zveřejnilo oficiální údaje ukazující 10% nárůst podílu překročení rychlosti řidiči.
- Francouzská data z rychlostních kamer vykázala 16% nárůst nejzávažnějších překročení rychlosti (50 % nad zákonným rychlostním limitem) ve srovnání se stejným obdobím loňského roku.
- Estonsko zaznamenalo 22% nárůst podílu řidičů překračujících rychlostní limit na hlavních

venkovských silnicích ve srovnání s průměrem v dubnu 2018-2019.
- Ve Španělsku se porušení rychlosti zjištěná na vzorku pevných bezpečnostních kamer zvýšila o 39 % na silnicích mimo město ve srovnání se stejným obdobím v roce 2019.
- Pojišťovna ve Velké Británii, která využívá telematiku ke sledování mladých pojistníků, zaznamenala 15% zvýšení výstrah ohledně rychlosti zaslaných řidičům, kteří překročili rychlostní limit.
- Ve Švédsku nebylo zaznamenáno žádné zvýšení rychlosti.

Nizozemí poprvé zaznamenalo čelní srážky mezi cyklisty, což může naznačovat, že cyklostezky byly příliš úzké, aby se přizpůsobily změnám provozu. Úmrtí cyklistů v Česku vzrostlo o 86 %.

Data členěná podle typu vozidel ještě nejsou ve většině zemí k dispozici, avšak Španělsko zaznamenalo významný nárůst úmrtí řidičů těžkých nákladních vozidel. Úplné důvody tohoto jevu nejsou dosud známy. Bude potřeba analyzovat problém řidičů pracujících delší dobu pod zvýšeným tlakem během doby omezení v celé EU. Mnoho zemí v tomto období pozastavilo pravidla EU týkající se doby řízení a odpočinku profesionálních řidičů v určitých odvětvích.

Dovilė Adminaitė, vedoucí projektu ETSC pro ukazatele bezpečnosti silničního provozu, v jehož rámci byl prováděn tento výzkum, uvedla: *„Omezení Covid-19 vedlo k obrovskému narušení mobility v Evropě. Došlo k pozitivním změnám, jako je nárůst počtu lidí pohybujících se pěšky a jezdících na kole, zřizování cyklistické infrastruktury a nižší rychlostní limity v hustých městských oblastech. Avšak je zde velké riziko, pokud se lidé budou vyhýbat veřejné dopravě a upřednostní používání automobilů v městských oblastech. Musíme rychle zlepšit infrastrukturu pro pěší a cyklistickou dopravu ve městech, ale i ve venkovských oblastech. Pokud se vlády a správy měst nepřizpůsobí této nové realitě, záchrana životů na silnicích během omezení by mohla být brzy zmařena."*

1. Program ETSC pro ukazatele bezpečnosti silničního provozu (PIN) získává finanční podporu od Německé rady pro bezpečnost silničního provozu (DVR), společnosti Toyota Motor Europe, Švédské dopravní správy, Norské správy veřejných komunikací a CITA (Mezinárodní komise pro inspekce motorových vozidel).
2. ETSC je nezávislá nezisková organizace se sídlem v Bruselu, která se věnuje snižování počtu úmrtí a zranění v dopravě v Evropě.

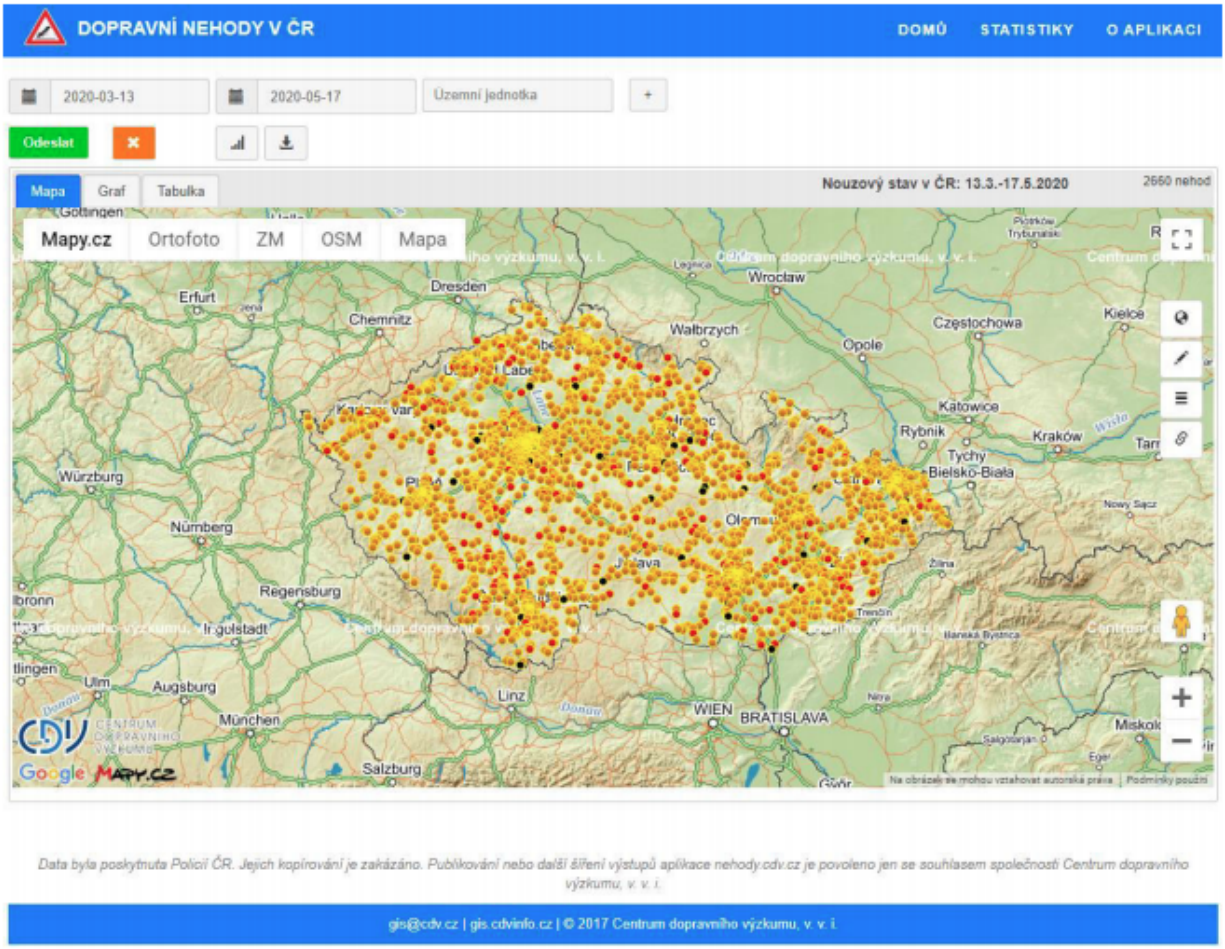
*Zdroj: [www.etsc.eu/PINCovid19](www.etsc.eu/PINCovid19)*

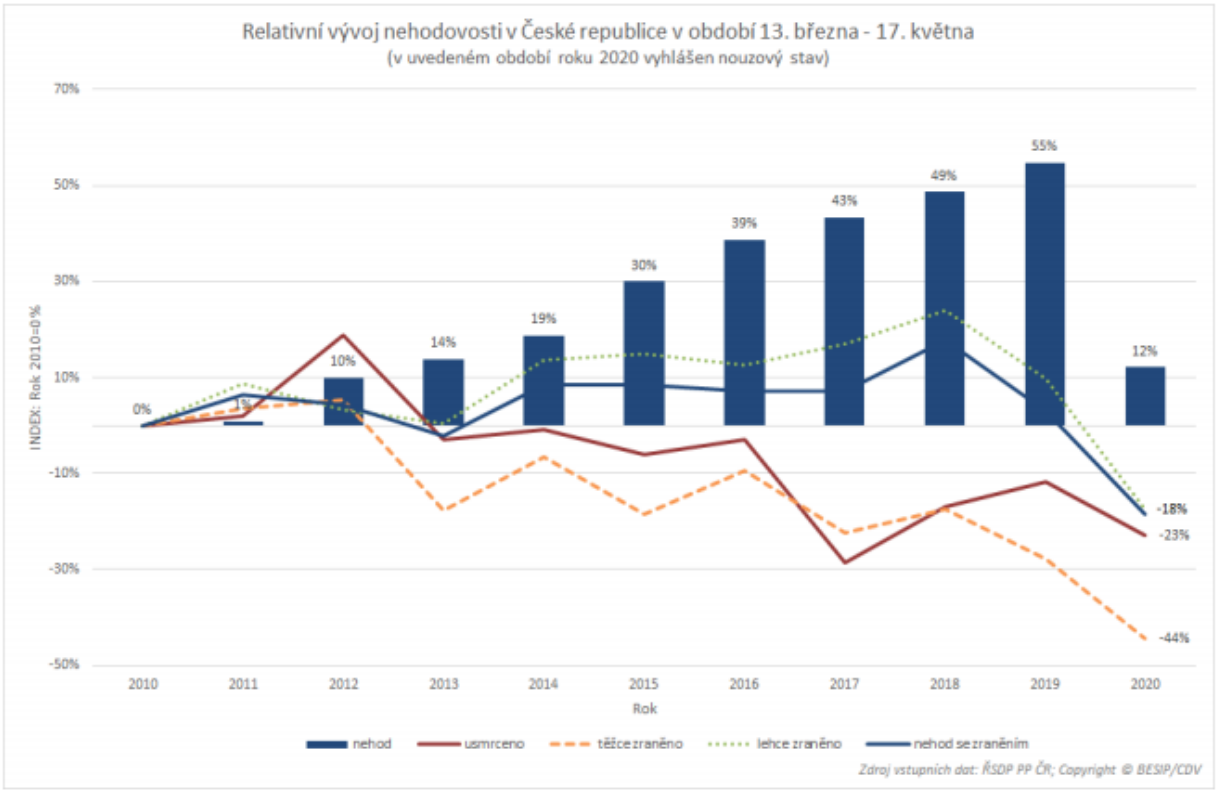
# Komentář Centra dopravního výzkumu, v. v. i.

*9. 7. 2020, Ostrava/Brno*

**Nouzový stav byl v České republice vyhlášen ve čtvrtek 12. března 2020 od 14 hodin, ukončen byl v neděli 17. května 2020. Jak dopadla bilance nehod a jejich následků na českých silnicích v tomto období?**

V období od 13. března do 17. května 2020 bylo evidováno 13 985 nehod, při kterých bylo 78 osob usmrceno, 281 osob zraněno těžce a 2 875 osob zraněno lehce. Zatímco nehodovost jako taková poklesla meziročně o 28 %, fatálních následků ubylo jen o 12 %. Přibližně o čtvrtinu nižší byl evidován také počet zraněných osob (- 23 % u těžce a -25 % u lehce zraněných osob). Ve kterých lokalitách docházelo v uvedeném období k dopravním nehodám se zraněním lze zjistit z aplikace Dopravní nehody v ČR: https://nehody.cdv.cz/statistics.php?h=yb.




*„Zmapovali jsme období od 13. března do 17. května, které jsme porovnali s vývojem nehodovosti v rámci současné dekády, tzn. od roku 2010.* ***V případě těžce a lehce zraněných osob byly v letošním roce evidovány historicky nejnižší počty. Méně osob než v letošním roce bylo usmrceno jen v roce 2017*** *(72). Při srovnání dílčích cílů Národní strategie bezpečnosti silničního*

*provozu 2011-2020 neměl letošní nouzový stav příznivý vývoj na počet usmrcených motocyklistů a cyklistů. Při srovnání roku 2020 s průměrem posledních 3 let bylo usmrceno o 86 % více cyklistů (celkem 13) a o 50 % více motocyklistů (celkem 23). Negativní bilanci motocyklistů podtrhuje i pohled na těžce zraněné. Zatímco letos bylo ve srovnání s uvedeným průměrem evidováno o 28 % méně těžkých zranění, v případě motocyklistů byl evidován 15% nárůst.* ***Z nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu, které v rámci Observatoře bezpečnosti silničního provozu dlouhodobě sbíráme a vyhodnocujeme, lze konstatovat, že během pandemie nedošlo k prokazatelné změně rychlosti V85 na pozemních komunikacích v ČR,*** " říká Ing. Veronika Valentová, Ph.D., ředitelka Divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií Centra dopravního výzkumu, v. v. i. (CDV).

*Pozn. Pro statistické vyhodnocení se používá V85, což je rychlostní charakteristika dopravního proudu, která vyjadřuje rychlost, kterou nepřekračuje 85 % vozidel (tedy 85 % z celkového počtu vozidel jede touto rychlostí nebo rychlostí nižší).*

V následujících tabulkách je uveden vývoj usmrcených a těžce zraněných osob v období od 13. 3. do 17. 5. z pohledu jednotlivých dílčích cílů Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 *(pozn. * v případě alkoholu a jiných návykových látek může v průběhu roku dojít ještě ke zpřesnění údajů).*

| Dílčí cíle NSBSP; usmrcení (13.3-17.5.) | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | Meziroční rozdíl | | 2020 vs. průměr 2017-2019 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Děti | 4 | 0 | 2 | 1 | 3 | 1 | 2 | 1 | 5 | 2 | 3 | 1 | 50% | 0,3 | 13% |
| Chodci | 17 | 15 | 23 | 18 | 13 | 14 | 22 | 15 | 19 | 8 | 13 | 5 | 63% | -1,0 | -7% |
| Cyklisté | 12 | 8 | 9 | 8 | 9 | 13 | 5 | 5 | 6 | 10 | 13 | 3 | 30% | 6,0 | 86% |
| Motocyklisté | 11 | 16 | 18 | 15 | 15 | 9 | 13 | 16 | 18 | 12 | 23 | 11 | 92% | 7,7 | 50% |
| Mladí řidiči | 17 | 22 | 28 | 15 | 15 | 24 | 15 | 13 | 15 | 8 | 8 | 0 | 0% | -4,0 | -33% |
| Stárnoucí populace | 19 | 15 | 21 | 14 | 14 | 21 | 22 | 8 | 16 | 23 | 15 | -8 | -35% | -0,7 | -4% |
| Alkohol a jiné návykové látky* | 20 | 10 | 11 | 11 | 13 | 14 | 10 | 10 | 14 | 7 | 0 | -7 | -100% | -10,3 | -100% |
| Nepřiměřená rychlost | 34 | 39 | 46 | 40 | 36 | 33 | 44 | 20 | 34 | 29 | 20 | -9 | -31% | -7,7 | -28% |
| Nedání přednosti v jízdě | 15 | 21 | 13 | 10 | 17 | 13 | 12 | 14 | 13 | 16 | 15 | -1 | -6% | 0,7 | 5% |
| Nesprávné předjíždění | 19 | 11 | 28 | 13 | 22 | 16 | 15 | 13 | 16 | 15 | 13 | -2 | -13% | -1,7 | -11% |
| Nákladní automobily | 10 | 16 | 14 | 11 | 9 | 6 | 19 | 8 | 7 | 11 | 13 | 2 | 18% | 4,3 | 50% |
| **Celkem** | **101** | **103** | **120** | **98** | **100** | **95** | **98** | **72** | **84** | **89** | **78** | **-11** | **-12%** | **-3,7** | **-4%** |

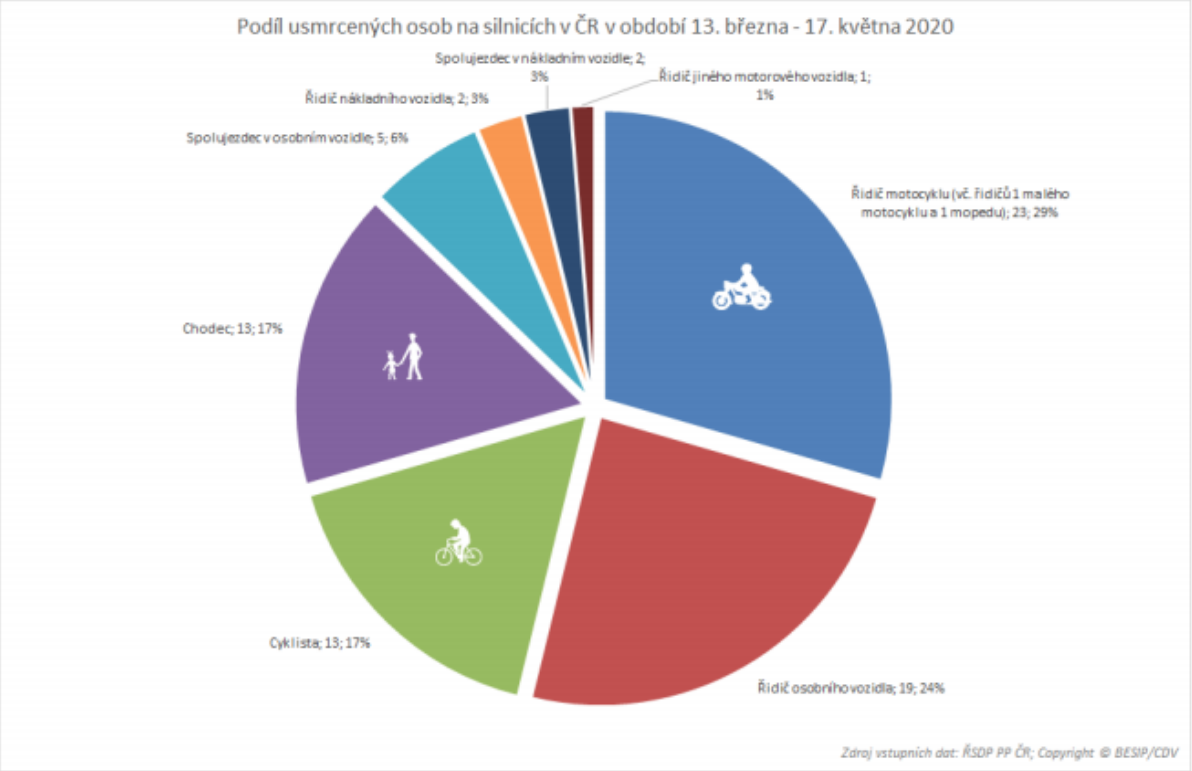
| Dílčí cíle NSBSP, těžce zranění (13.3-17.5.) | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | Meziroční rozdíl | | 2020 vs. průměr 2017-2019 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Děti | 30 | 27 | 30 | 26 | 29 | 16 | 29 | 22 | 28 | 15 | 12 | -3 | -20% | -9,7 | -45% |
| Chodci | 125 | 89 | 99 | 91 | 79 | 75 | 103 | 74 | 73 | 68 | 34 | -34 | -50% | -37,7 | -53% |
| Cyklisté | 63 | 85 | 93 | 63 | 99 | 71 | 84 | 58 | 76 | 55 | 41 | -14 | -25% | -22,0 | -35% |
| Motocyklisté | 105 | 112 | 117 | 77 | 77 | 95 | 93 | 81 | 107 | 73 | 100 | 27 | 37% | 13,0 | 15% |
| Mladí řidiči | 80 | 99 | 84 | 73 | 70 | 73 | 64 | 58 | 58 | 33 | 34 | 1 | 3% | -15,7 | -32% |
| Stárnoucí populace | 73 | 74 | 71 | 77 | 81 | 68 | 86 | 74 | 67 | 89 | 37 | -52 | -58% | -39,7 | -52% |
| Alkohol a jiné návykové látky* | 75 | 80 | 51 | 40 | 51 | 44 | 54 | 37 | 46 | 43 | 28 | -15 | -35% | -14,0 | -33% |
| Nepřiměřená rychlost | 119 | 141 | 150 | 132 | 145 | 113 | 108 | 101 | 97 | 76 | 110 | 34 | 45% | 18,7 | 20% |
| Nedání přednosti v jízdě | 138 | 140 | 121 | 100 | 105 | 113 | 110 | 109 | 114 | 106 | 64 | -42 | -40% | -45,7 | -42% |
| Nesprávné předjíždění | 59 | 44 | 72 | 30 | 49 | 41 | 62 | 40 | 54 | 50 | 32 | -18 | -36% | -16,0 | -33% |
| Nákladní automobily | 38 | 45 | 38 | 36 | 32 | 54 | 34 | 32 | 28 | 26 | 19 | -7 | -27% | -9,7 | -34% |
| **Celkem** | **505** | **523** | **532** | **415** | **472** | **412** | **457** | **392** | **417** | **364** | **281** | **-83** | **-23%** | **-110,0** | **-28%** |

**U často skloňované nepřiměřené rychlosti byl evidován pokles fatalit, ale nárůst počtu těžce zraněných osob.**

## Kdo umíral v době vyhlášeného nouzového stavu?

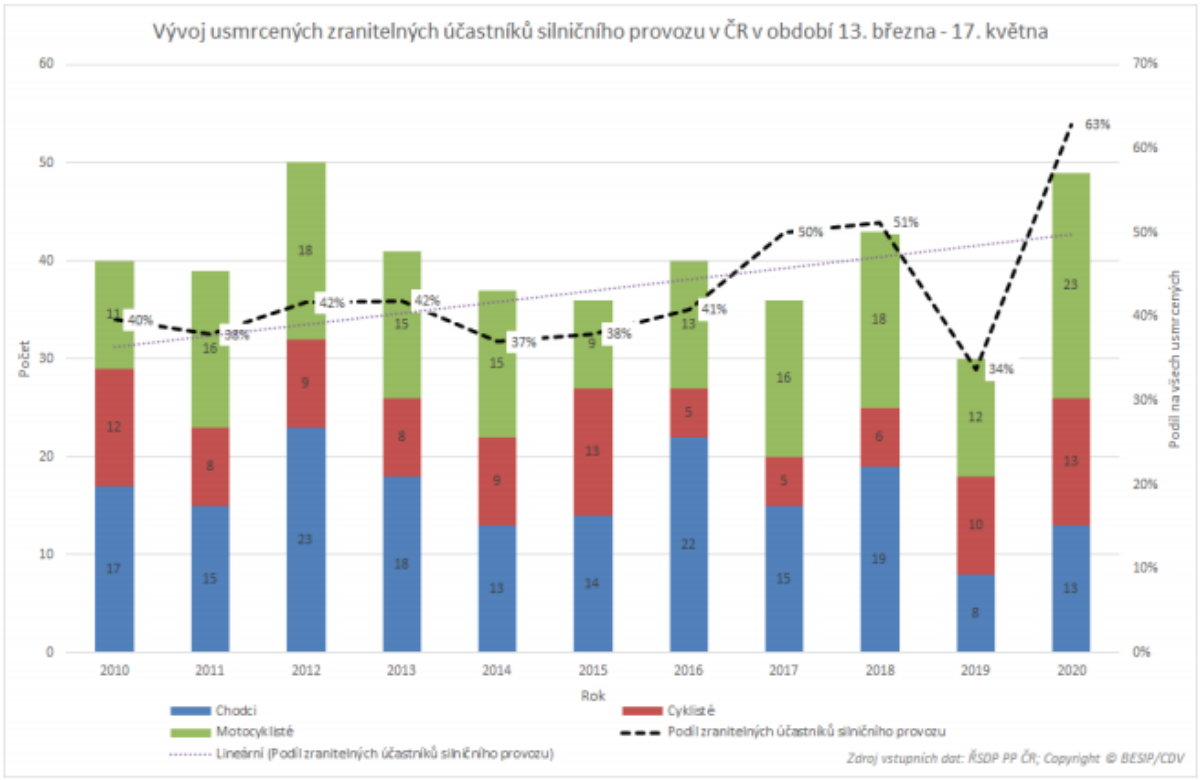
**Největší skupinu z pohledu kategorie usmrcených osob v době vyhlášeného nouzového stavu tvořili řidiči motocyklů (23, 29 %)**, následovali řidiči osobních vozidel (19, 24 %), cyklisté (13, 17 %), chodci (13, 17 %) a spolujezdci v osobních vozidlech (5, 7 %). Ve srovnání se stejným obdobím loňského roku bylo usmrceno o 15 méně řidičů osobních vozidel (-44 %) a o 11 méně jejich spolujezdců (-71 %), naopak o 11 více motocyklistů (+92 %).

Kompletní přehled usmrcených v důsledku dopravních nehod v době vyhlášeného nouzového stavu je uveden v následujícím grafu.




## Podíl usmrcených zranitelných účastníků: 63 %

Do tzv. zranitelných účastníků silničního provozu jsou zařazeni chodci, cyklisté a motocyklisté. Výše uvedený pokles fatalit u řidičů a spolujezdců v osobních vozidel a nárůst usmrcených cyklistů a především motocyklistů měl zásadní vliv na bezprecedentní podíl zranitelných účastníků silničního provozu na všech usmrcených osobách. Téměř 2 ze 3 usmrcených osob v době nouzového stavu byli zranitelní, tzn. motocyklisté, cyklisté a chodci.



# Pokles smrtelných a těžkých zranění zejména na silnicích I. tříd

Z pohledu druhu komunikací bylo v uvedeném období usmrceno nejvíce osob na silnicích I. tříd, z 20 usmrcených bylo 7 řidičů osobních vozidel, 6 řidičů motocyklů, 4 chodci a 3 cyklisté. Při srovnání roku 2020 s průměrem v posledních 3 letech pak bylo letos evidováno o 25 % usmrcených a 43 % těžce zraněných méně právě na silnicích I. tříd. Takto výrazný progres nebyl evidován na silnicích nižších tříd. Naopak o 61 % více usmrcených bylo evidováno na místních komunikacích, kde bylo letos usmrceno 15 osob: 4 chodci, 4 cyklisté, 3 řidiči osobních vozidel, 2 řidiči motocyklu, 1 řidič mopedu a 1 řidič jiného motorového vozidla.

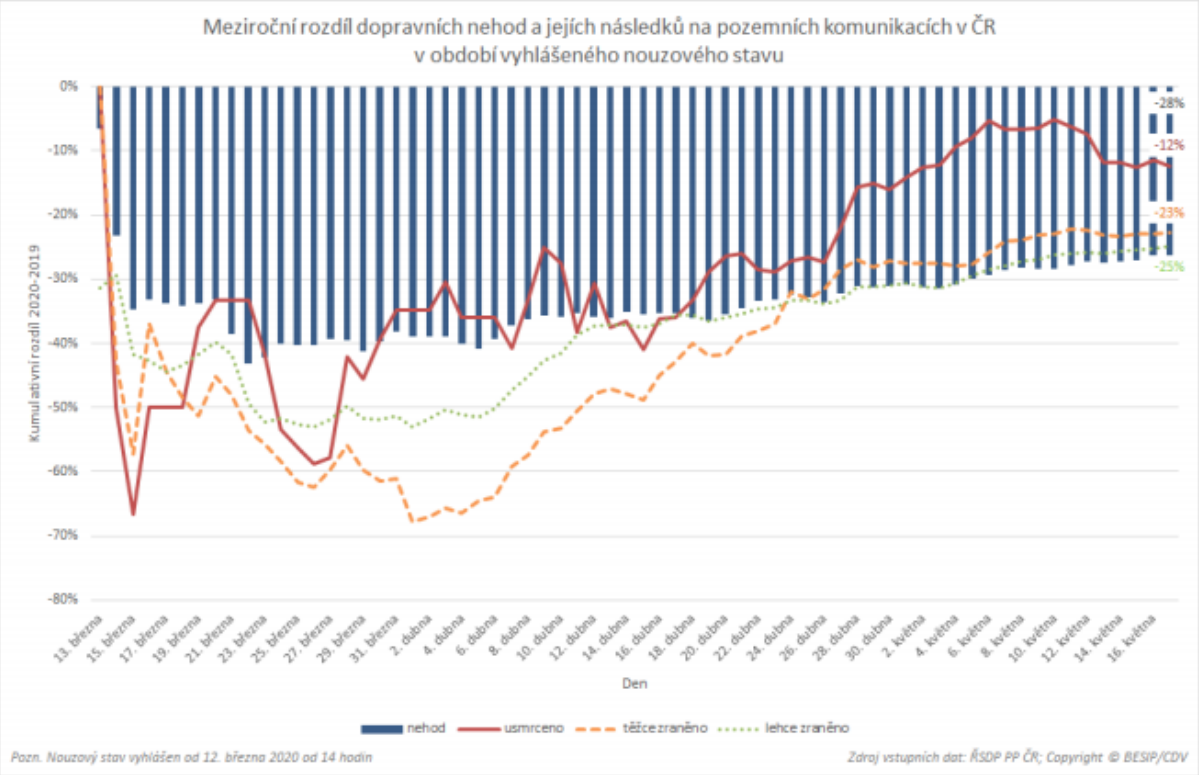
| Druh komunikace; usmrcení (13.3-17.5.) | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | Meziroční rozdíl | | 2020 vs. průměr 2017-2019 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Dálnice | 2 | 5 | 3 | 5 | 2 | 67% | 1,7 | 50% |
| Silnice I. třídy | 28 | 25 | 27 | 20 | -7 | -26% | -6,7 | -25% |
| Silnice II. třídy | 18 | 17 | 30 | 18 | -12 | -40% | -3,7 | -17% |
| Silnice III. třídy | 12 | 15 | 13 | 13 | 0 | 0% | -0,3 | -3% |
| Místní komunikace | 6 | 10 | 12 | 15 | 3 | 25% | 5,7 | 61% |
| Ostatní | 6 | 12 | 4 | 7 | 3 | 75% | -0,3 | -5% |
| **Celkem** | **72** | **84** | **89** | **78** | **-11** | **-12%** | **-3,7** | **-4%** |

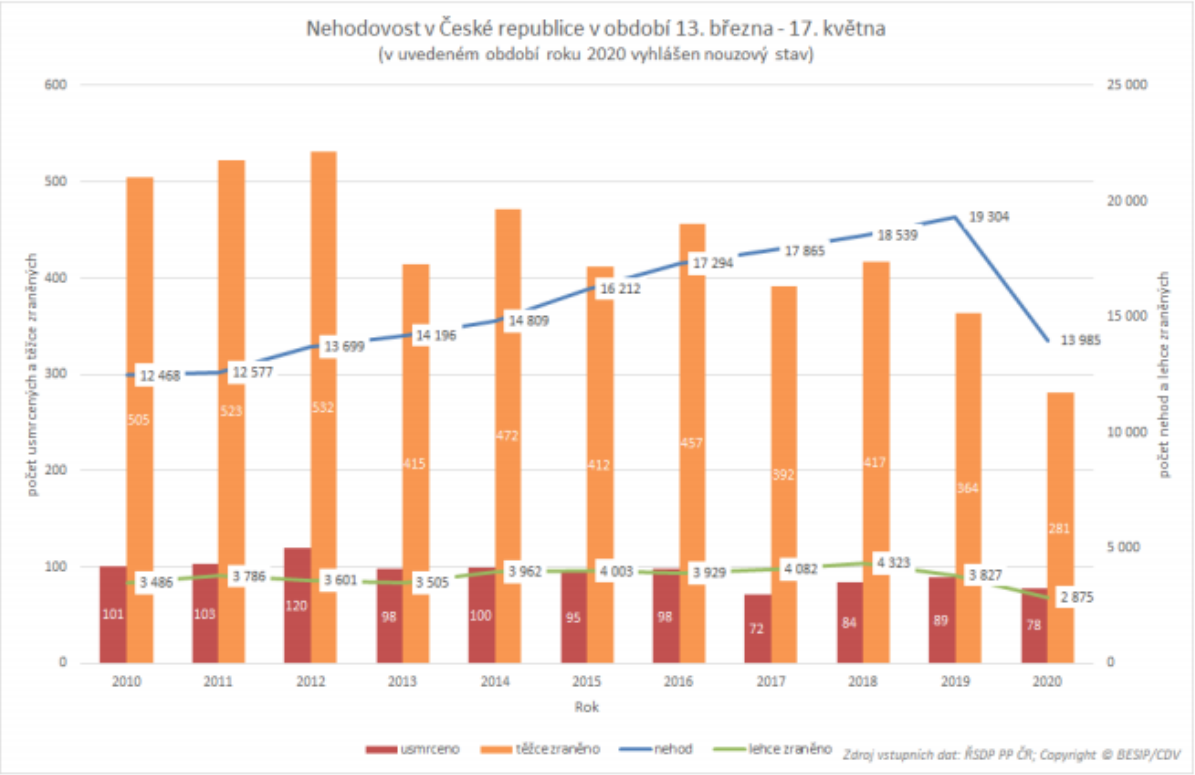
| Druh komunikace; těžce zranění (13.3-17.5.) | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | Meziroční rozdíl | | 2020 vs. průměr 2017-2019 | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Dálnice | 15 | 16 | 17 | 9 | -8 | -47% | -7,0 | -44% |
| Silnice I. třídy | 101 | 95 | 86 | 54 | -32 | -37% | -40,0 | -43% |
| Silnice II. třídy | 94 | 82 | 84 | 82 | -2 | -2% | -4,7 | -5% |
| Silnice III. třídy | 62 | 70 | 45 | 51 | 6 | 13% | -8,0 | -14% |
| Místní komunikace | 74 | 98 | 76 | 51 | -25 | -33% | -31,7 | -38% |
| Ostatní | 46 | 56 | 56 | 34 | -22 | -39% | -18,7 | -35% |
| **Celkem** | **392** | **417** | **364** | **281** | **-83** | **-23%** | **-110,0** | **-28%** |

[1] Statistiky dopravních nehod, Operační oddělení Policejního prezídia ČR
[2] Kadula L., Vyskočilová A., Elgner J., Havránek P., Následky dopravních nehod v období nouzového stavu, Dopravní inženýrství, mimořádné vydání 2020.
[3] Observatoř bezpečnosti silničního provozu, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., 2020. www.czrso.cz
[4] Dopravní nehody v ČR, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., 2020. https://nehody.cdv.cz/statistics.php

**Dále k tématu:**

| 13.3.-17.5. | nehod | usmrceno | těžce zraněno | lehce zraněno | nehod se zraněním | závažnost nehod |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2010 | 12 468 | 101 | 505 | 3 486 | 3 267 | 8,1 |
| 2011 | 12 577 | 103 | 523 | 3 786 | 3 476 | 8,2 |
| 2012 | 13 699 | 120 | 532 | 3 601 | 3 409 | 8,8 |
| 2013 | 14 196 | 98 | 415 | 3 505 | 3 199 | 6,9 |
| 2014 | 14 809 | 100 | 472 | 3 962 | 3 544 | 6,8 |
| 2015 | 16 212 | 95 | 412 | 4 003 | 3 544 | 5,9 |
| 2016 | 17 294 | 98 | 457 | 3 929 | 3 502 | 5,7 |
| 2017 | 17 865 | 72 | 392 | 4 082 | 3 504 | 4,0 |
| 2018 | 18 539 | 84 | 417 | 4 323 | 3 851 | 4,5 |
| 2019 | 19 304 | 89 | 364 | 3 827 | 3 362 | 4,6 |
| **2020** | **13 985** | **78** | **281** | **2 875** | **2 666** | **5,6** |
| Meziročně | *-5 319* | *-11* | *-83* | *-952* | *-696* | *1* |
| | *-28%* | *-12%* | *-23%* | *-25%* | *-21%* | *21%* |




Nehodovost v České republice v období 13. března - 17. května
(v uvedeném období roku 2020 vyhlášen nouzový stav)
počet usmrcených a těžce zraněných
počet nehod a lehce zraněných
Rok
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018
2019
2020
12 468
12 577
13 699
14 196
14 809
16 212
17 294
17 865
18 539
19 304
13 985
505
523
532
415
472
412
457
392
417
364
281
101
105
120
98
100
95
98
72
84
89
78
3 486
3 786
3 601
3 505
3 962
4 003
3 929
4 082
4 323
3 827
2 875
usmrceno
těžce zraněno
nehod
lehce zraněno
Zdroj vstupních dat: ŘSDP PP ČR; Copyright © BESIP/CDV