

Litva dokázala za deset let snížit počet úmrtí na silnicích o 50 %, Česko o 31 %

15. 6. 2022, tisková zpráva Evropské rady pro bezpečnost v dopravě (ETSC) [1]

Litva se stala vítězem letošního ročníku Ceny Evropské rady pro bezpečnost v dopravě (ETSC), která se uděluje za výrazné zlepšení v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Byla jedinou zemí Evropské unie, které se v posledním desetiletí povedlo snížit počet úmrtí na silnicích na polovinu. Z evropských zemí mimo EU si lépe vedlo pouze Norsko, kde došlo ke snížení o 52 %.



Mezinárodní panel dopravně-bezpečnostních expertů vyzdvihl osm klíčových prvků, které pomohly Litvě v období 2011–2021 dosáhnout úspěchu:

1. Dlouhodobý národní program bezpečnosti silničního provozu, jehož cílem je do roku 2030 snížit počet úmrtí o dalších 50 % a do roku 2050 dosáhnout nulového počtu úmrtí (tzv. Vize nula).
2. Hlubková analýza všech smrtelných dopravních nehod (od roku 2019).
3. Vývoj nového informačního systému o dopravních nehodách a jejich následcích, který je navržen tak, aby integroval přesné statistiky o usmrcených a zraněných na silnicích spolu s údaji z nemocnic.
4. Celostátní program zaměřený na kontrolu přechodů pro chodce a zvýšení úrovně jejich bezpečnosti (od roku 2018).



5. Zásadní rozšíření cyklistické infrastruktury v hlavním městě Vilnius ze 40 km v roce 2015 na 160 km do roku 2023.
6. Radary k úsekovému měření rychlosti instalované v roce 2018 na 81 úseků silnic + více než 400 radarů k profilovému měření rychlosti (tj. 30, resp. 143 radarů daného typu na milion obyvatel).
7. Nulová tolerance alkoholu v krvi pro profesionální a začínající řidiče a 0,4 g/l pro všechny ostatní.
8. Alkoholové zámky jako alternativa k zákazu řízení za jízdu pod vlivem alkoholu (od roku 2019).

Vidmantas Pumputis z litevského Ministerstva dopravy a komunikací byl na dnešním předání ceny dotázán, co si mohou ostatní země vzít za příklad. Po delším zamyšlení upřímně odpověděl „**statečnost při přijímání ne vždy populárních opatření**“.

Bilance dekády 2011–2021 v Evropě

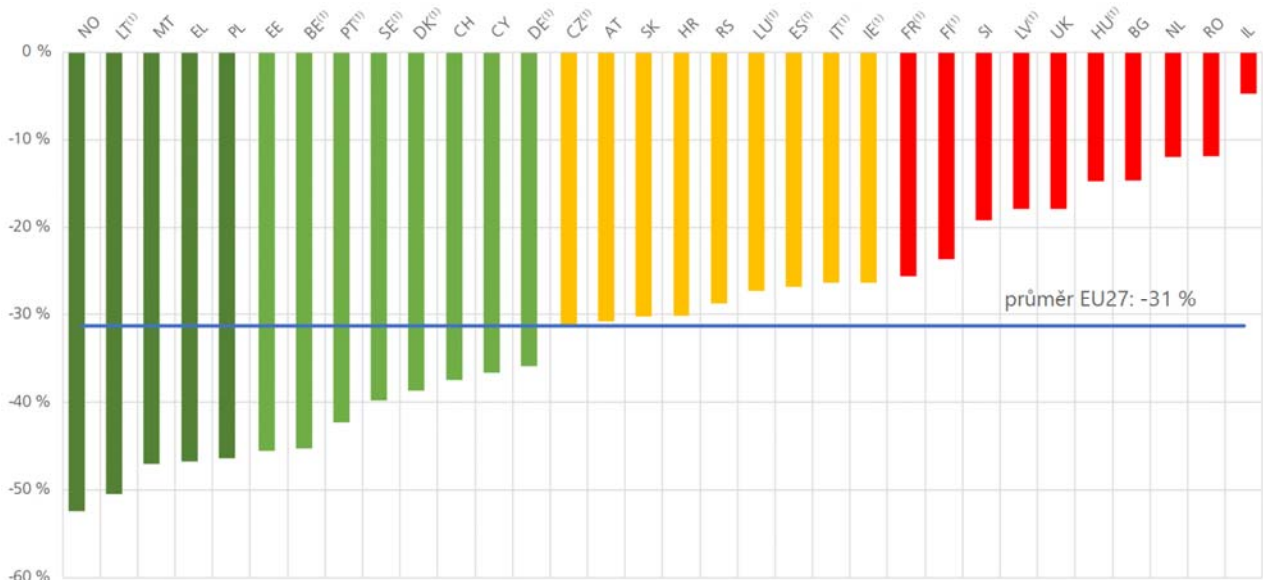
Podle dnes vydané zprávy ETSC o vývoji bezpečnosti silničního provozu v Evropě se „evropské sedmadvacítce“ **podařilo v období 2011–2021 snížit počet úmrtí na silnicích EU o 31 %**. Necelých 20 000 obětí za loňský rok lze považovat za „úspěch“, stále to ovšem znamená, že každý den zemře při nehodách v EU více než 50 lidí denně.

Na poklesu počtu obětí se ale významnou měrou podílela pandemie Covid-19, respektive změny v mobilitě, které ji provázely. Podle zprávy ETSC se počet úmrtí na silnicích v zemích EU27 v roce 2021

snížil o bezprecedentních -13 % ve srovnání s rokem 2019. Není ovšem zaručeno, že tento pokrok bude možné udržet, pokud se intenzita dopravy vrátí do stavu před pandemií.

28 865 usmrcených v roce 2011...
...19 823 usmrcených v roce 2021

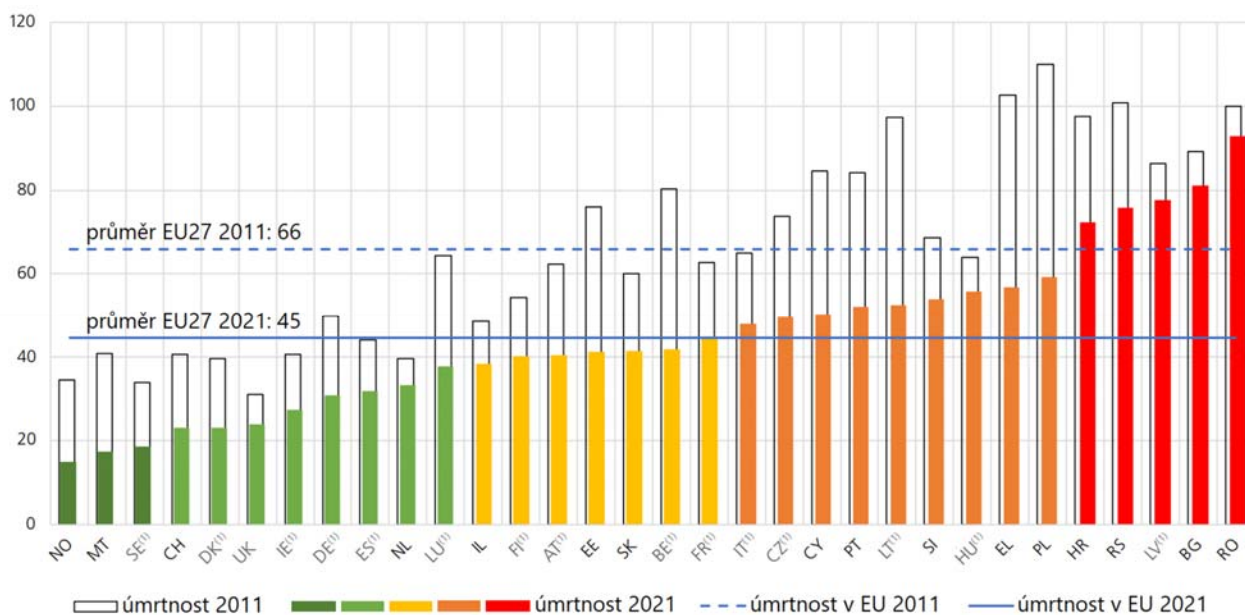
Nejvýraznější pokles mezi členskými zeměmi EU zaznamenala Litva (-50,5 %), za hranicemi EU Norsko (-52,4 %). **Česká republika se s poklesem fatalit o -31,3 % řadí k evropskému průměru** a patří jí 14. příčka – viz graf 1.



Graf 1: Relativní změna počtu úmrtí na silnicích mezi lety 2011–2021 ve sledovaných zemích [2, str. 14, upraveno]. U zemí označených ⁽¹⁾ byly pro rok 2021 použity předběžné odhady, protože v době vydání zprávy ještě nebyly k dispozici oficiální údaje. Roční počty úmrtí v Lucembursku (LU), na Maltě (MT), na Kypru (CY) a v Estonsku (EE) jsou obzvláště nízké, a mohou proto podléhat výkyvům.



Graf 2 ukazuje počet usmrčených při dopravních nehodách po přepočtu na milion obyvatel. Na první příčce skončilo opět **Norsko** (15 usmrčených na milion obyvatel), následované Maltou (17 usmrčených na milion obyvatel) a Švédskem (18 usmrčených na milion obyvatel). Na opačném chvostu se nachází **Rumunsko** (93 usmrčených na milion obyvatel). Litvě se už nepodařilo udržet svůj výborný výsledek z předchozího srovnání a klesla do zóny evropského podprůměru na 22. místo (53 usmrčených na milion obyvatel). **Česko obsadilo s 50 usmrčenými na milion obyvatel celkově 20. místo, přičemž evropský průměr v roce 2021 činil 45 obětí na milion obyvatel** (v roce 2011 to bylo 66).



Graf 2: Úmrtnost (počet úmrtí na silnicích na milion obyvatel) v roce 2021, ve srovnání s úmrtností v roce 2011 ve sledovaných zemích [2, str. 18, upraveno]. U zemí označených ⁽¹⁾ byly pro rok 2021 použity předběžné odhady, protože v době vydání zprávy ještě nebyly k dispozici oficiální údaje. Roční počty úmrtí v Lucembursku (LU), na Maltě (MT), na Kypru (CY) a v Estonsku (EE) jsou obzvláště nízké, a mohou proto podléhat výkyvům.

Antonio Avenoso, výkonný ředitel ETSC, k bilanci uvedl: „V posledních dvou letech došlo ke značnému poklesu počtu úmrtí na silnicích, a to především díky pandemii Covid-19. **Pandemie však Evropu neimunizovala proti úmrtím a zraněním na silnicích.** Na evropských silnicích každoročně umírá 20 000 lidí a zlepšení tohoto stavu bude vyžadovat tvrdou práci, politickou vůli a investice. Litva je skvělým příkladem země, která tento problém řeší na více frontách: strategické plánování, řízení pod vlivem alkoholu, rychlost, infrastruktura i prosazování předpisů. Její ocenění považuji za zasloužené.“

Evropská komise v současné době reviduje směrnici upravující pravidla pro udělování řidičských průkazů v EU. Podle ETSC by se **minimální věk pro získání řidičského oprávnění neměl snižovat** a mělo by být zavedeno takzvané **odstupňované řidičské oprávnění** (*graduated driver licensing* [3]). To má velký potenciál ochránit mladé řidiče před množstvím rizikových situací, jako je řízení po požití alkoholu nebo v pozdních nočních hodinách. ETSC rovněž požaduje, aby se vyšší standardy výcviku, které se v současnosti uplatňují na řidiče nákladních vozidel a autobusů, rozšířily i na řidiče dodávek. Ředitelka pro politiku ETSC Ellen Townsendová k uvedenému uvedla: „Mladí a nezkušení řidiči jsou vystaveni vyššímu riziku zranění sebe i ostatních. Změna



pravidel jim může pomoci získat zkušenosti postupně a v bezpečnějším prostředí, a ochránit tak všechny před možnou tragédií.“

Plný text výroční zprávy ETSC je ke stažení [zde](#) [2].

Zdroj: <https://etsc.eu/lithuania-awarded-road-safety-prize-after-deaths-fall-more-than-50-in-a-decade/> [1]

Komentář Centra dopravního výzkumu, v. v. i.

Česká republika se v evropských srovnáních bezpečnosti silničního provozu již víceméně tradičně řadí k zemím s průměrným výsledkem. V tuzemsku lze nalézt řadu systémových nedostatků (např. zdlouhavé prosazování změn či absence databáze s přesnými statistikami o ději dopravní nehody spolu s údaji z nemocnic), ale také řadu pozitiv. Kladný bod lze Česku připsat například za **Strategii BESIP 2021–2030** [4], v níž jsou taxativně stanoveny cíle, kterých chce země v oblasti bezpečnosti silničního provozu dosáhnout. Hlavním strategickým cílem je **snížení počtu úmrtí a těžkých zranění v souvislosti s dopravními nehodami o 50 % oproti výchozímu stavu**, tj. průměru z let 2017–2019. Na *Strategii* navazují dvouleté akční plány, které definují opatření podporující dosažení uvedených cílů [5]. Akční plán pro období 2023–2024 je aktuálně v přípravě.

Statistiky průběžného plnění cílů jsou veřejně dostupné na webu Centra dopravního výzkumu, v. v. i. (CDV), v sekci VIZE NULA (<https://www.cdv.cz/vizenula>). Lze si prohlédnout plnění v jednotlivých letech i krajích ČR a údaje lze rozdělit podle konkrétních klíčových ukazatelů – viz obrázek 1.

Strategické cíle a klíčové ukazatele

- Celkové následky nehodovosti
- Alkohol a návykové látky
- Cyklisté
- Cyklisté s přilbou
- Cyklisté bez přilby
- Děti
- Chodci
- Mladí řidiči jako viníci
- Motocyklisté
- Muži jako viníci
- Nepřiměřená rychlost
- Nepřipoutané osoby
- Nevěnování se řízení
- Řidiči nákladních automobilů jako viníci
- Řidiči osobních automobilů jako viníci
- Seniori
- Srážky se stromem
- Ženy jako viníci

Obrázek 1: Ukázka filtrů na webu <https://www.cdv.cz/vizenula>

V roce 2021 bylo v České republice v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích usmrceno 470 a těžce zraněno 1 624 osob. Ve srovnání s předpoklady *Strategie BESIP 2021–2030* tak bylo usmrceno o 32 osob méně (-6 %) a těžce zraněno o 527 osob méně (-25 %).

Srovnání podle klíčových ukazatelů ukazuje, že předpoklady se v případě usmrcených osob nepodařilo plnit ve skupině **motocyklistů, cyklistů, řidičů nákladních automobilů jako viníků a seniorů**. V případě osob těžce zraněných byly všechny klíčové ukazatele pod hodnotami předpokladů (viz tab. 1).



Tabulka 1: Plnění strategických cílů a klíčových ukazatelů v roce 2021

Usmrcené osoby dle klíčových ukazatelů

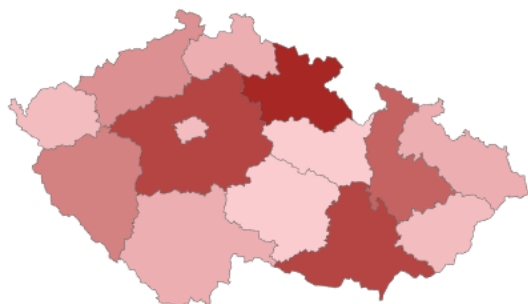
| Strategický cíl / klíčový ukazatel | Realita | Předpoklad | Rozdíl | Rozdíl rel. |
|--|---------|------------|--------|-------------|
| Motocyklisté | 82 | 72 | 10 | 13,89 % |
| Cyklisté | 43 | 36 | 7 | 19,44 % |
| Řidiči nákladních automobilů jako viníci | 68 | 61 | 7 | 11,48 % |
| Senioři | 120 | 114 | 6 | 5,26 % |
| Cyklisté s přílbou | 12 | 7 | 5 | 71,43 % |
| Cyklisté bez přílby | 31 | 30 | 1 | 3,33 % |
| Nepříměřená rychlost | 174 | 177 | -3 | -1,69 % |
| Ženy jako viníci | 60 | 63 | -3 | -4,76 % |
| Děti | 9 | 14 | -5 | -35,71 % |
| Chodci | 90 | 95 | -5 | -5,26 % |
| Nepřipoutané osoby | 74 | 79 | -5 | -6,33 % |
| Srážky se stromem | 69 | 75 | -6 | -8,00 % |
| Nevěnování se řízení | 54 | 61 | -7 | -11,48 % |
| Alkohol a návykové látky | 49 | 59 | -10 | -16,95 % |
| Mladí řidiči jako viníci | 57 | 82 | -25 | -30,49 % |
| Celkové následky nehodovosti | 470 | 502 | -32 | -6,37 % |
| Muži jako viníci | 393 | 428 | -35 | -8,18 % |
| Řidiči osobních automobilů jako viníci | 296 | 337 | -41 | -12,17 % |

Těžce zraněné osoby dle klíčových ukazatelů

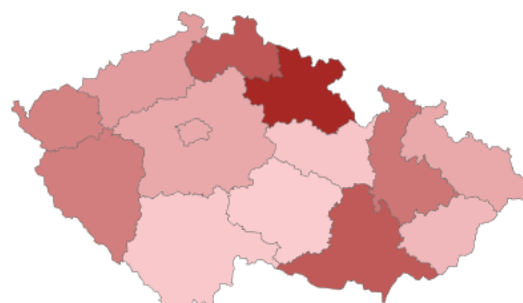
| Strategický cíl / klíčový ukazatel | Realita | Předpoklad | Rozdíl | Rozdíl rel. |
|--|---------|------------|--------|-------------|
| Srážky se stromem | 166 | 175 | -9 | -5,14 % |
| Cyklisté s přílbou | 99 | 109 | -10 | -9,17 % |
| Alkohol a návykové látky | 183 | 213 | -30 | -14,08 % |
| Nepřipoutané osoby | 120 | 151 | -31 | -20,53 % |
| Řidiči nákladních automobilů jako viníci | 150 | 182 | -32 | -17,58 % |
| Děti | 79 | 121 | -42 | -34,71 % |
| Nevěnování se řízení | 150 | 197 | -47 | -23,86 % |
| Motocyklisté | 329 | 411 | -82 | -19,95 % |
| Mladí řidiči jako viníci | 233 | 316 | -83 | -26,27 % |
| Cyklisté bez přílby | 135 | 219 | -84 | -38,36 % |
| Cyklisté | 234 | 329 | -95 | -28,88 % |
| Nepříměřená rychlost | 432 | 542 | -110 | -20,30 % |
| Senioři | 296 | 418 | -122 | -29,19 % |
| Chodci | 319 | 459 | -140 | -30,50 % |
| Ženy jako viníci | 312 | 454 | -142 | -31,28 % |
| Řidiči osobních automobilů jako viníci | 983 | 1 290 | -307 | -23,80 % |
| Muži jako viníci | 1 252 | 1 614 | -362 | -22,43 % |
| Celkové následky nehodovosti | 1 624 | 2 151 | -527 | -24,50 % |

Motocyklisté se na všech usmrcených v uvedeném období podíleli 17 %. Nejvíce usmrcených bylo evidováno v Královéhradeckém kraji (13), kde se motocyklisté na všech usmrcených osobách podíleli alarmujícími 34 %. *Strategie BESIP 2021–2030* přitom předpokládala v uvedeném kraji maximálně 3 usmrcené motocyklisty. Dobře si naopak v tomto ukazateli vedl Kraj Vysočina (viz graf 3).

Usmrcené osoby v jednotlivých krajích: Motocyklisté



Podíl usmrcených dle zvoleného filtru ke všem usmrceným v daném kraji



Graf 3: Vizualizace plnění předpokladů v oblasti usmrcených motocyklistů v roce 2021 v jednotlivých krajích ČR

Srovnání dle krajů ukazuje, že v uplynulém roce se vytyčené předpoklady v případě usmrcených osob nepodařilo naplnit v 5 krajích: **Olomouckém, Královéhradeckém, Zlínském, hl. m. Praze a Karlovarském kraji**. V případě těžce zraněných osob byly předpoklady ve všech krajích splněny (viz tab. 2).



Tabulka 2: Plnění strategických cílů a klíčových ukazatelů v roce 2021 v jednotlivých krajích ČR

Usmrčené osoby dle krajů

| Kraj | Realita | Předpoklad | Rozdíl | Rozdíl rel. |
|----------------------|---------|------------|--------|-------------|
| Olomoucký kraj | 41 | 29 | 12 | 41,38 % |
| Královéhradecký kraj | 38 | 28 | 10 | 35,71 % |
| Zlínský kraj | 26 | 21 | 5 | 23,81 % |
| Hlavní město Praha | 22 | 21 | 1 | 4,76 % |
| Karlovarský kraj | 15 | 14 | 1 | 7,14 % |
| Středočeský kraj | 80 | 80 | 0 | 0,00 % |
| Ústecký kraj | 38 | 38 | 0 | 0,00 % |
| Liberecký kraj | 15 | 18 | -3 | -16,67 % |
| Plzeňský kraj | 34 | 39 | -5 | -12,82 % |
| Jihočeský kraj | 45 | 52 | -7 | -13,46 % |
| Pardubický kraj | 21 | 29 | -8 | -27,59 % |
| Kraj Vysočina | 24 | 33 | -9 | -27,27 % |
| Jihomoravský kraj | 42 | 53 | -11 | -20,75 % |
| Moravskoslezský kraj | 29 | 47 | -18 | -38,30 % |

Těžce zraněné osoby dle krajů

| Kraj | Realita | Předpoklad | Rozdíl | Rozdíl rel. |
|----------------------|---------|------------|--------|-------------|
| Plzeňský kraj | 84 | 86 | -2 | -2,33 % |
| Karlovarský kraj | 47 | 55 | -8 | -14,55 % |
| Hlavní město Praha | 126 | 141 | -15 | -10,64 % |
| Olomoucký kraj | 75 | 95 | -20 | -21,05 % |
| Jihočeský kraj | 210 | 234 | -24 | -10,26 % |
| Liberecký kraj | 47 | 81 | -34 | -41,98 % |
| Ústecký kraj | 146 | 183 | -37 | -20,22 % |
| Kraj Vysočina | 74 | 114 | -40 | -35,09 % |
| Moravskoslezský kraj | 135 | 182 | -47 | -25,82 % |
| Jihomoravský kraj | 193 | 246 | -53 | -21,54 % |
| Zlínský kraj | 73 | 127 | -54 | -42,52 % |
| Královéhradecký kraj | 86 | 142 | -56 | -39,44 % |
| Pardubický kraj | 70 | 126 | -56 | -44,44 % |
| Středočeský kraj | 258 | 339 | -81 | -23,89 % |

Detailní aktualizované informace nejen o krajských klíčových ukazatelích včetně možností filtrování výsledků jsou k dispozici na webu <https://www.cdv.cz/vizenula>.

Zdroje:

- [1] Evropská rada pro bezpečnost v dopravě (ETSC). (15. 6. 2022). *Lithuania awarded road safety prize after deaths fall more than 50% in a decade* [tisková zpráva ETSC]. Brusel, Belgie: ETSC. <https://etsc.eu/lithuania-awarded-road-safety-prize-after-deaths-fall-more-than-50-in-a-decade/>
- [2] Evropská rada pro bezpečnost v dopravě (ETSC). (2022). *Ranking EU progress on road safety: 16th road safety performance index report* [výroční zpráva ETSC]. Brusel, Belgie: ETSC. https://etsc.eu/wp-content/uploads/16-PIN-annual-report_FINAL_WEB_1506_2.pdf
- [3] Evropská rada pro bezpečnost v dopravě (ETSC). (28. 10. 2021). *Young drivers: call for EU to mandate zero-tolerance alcohol and drug limits and graduated driving licences* [tisková zpráva ETSC]. Brusel, Belgie: ETSC. <https://etsc.eu/young-drivers-call-for-eu-to-mandate-zero-tolerance-alcohol-and-drug-limits-and-graduated-driving-licences/>
- [4] Ministerstvo dopravy. (2021). *Strategie BESIP 2021–2030*. MD, Oddělení BESIP. https://besip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Strategie-BESIP-2021-2030_ceska-verze-final_pro-WEB.pdf?lang=cs-CZ
- [5] Ministerstvo dopravy. (2021). *Akční plán Strategie BESIP 2021–2030 pro období 2021–2022*. MD, Oddělení BESIP. <https://besip.cz/getattachment/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Aktualni-strategie/Priloha-1-%E2%80%93-Akcní-plan.pdf?lang=cs-CZ>

Kontakt:

Mgr. Eva Šragová, výzkumná pracovnice, Divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií
eva.sragova@cdv.cz, +420 770 112 494

Ing. Lukáš Kadula, výzkumný pracovník, Divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií
lukas.kadula@cdv.cz, +420 778 888 359

Kontakt pro novináře:

Šárka Želinská, vedoucí Úseku marketingu
sarka.zelinska@cdv.cz, +420 778 737 336

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Líšeňská 33a, 636 00 Brno

