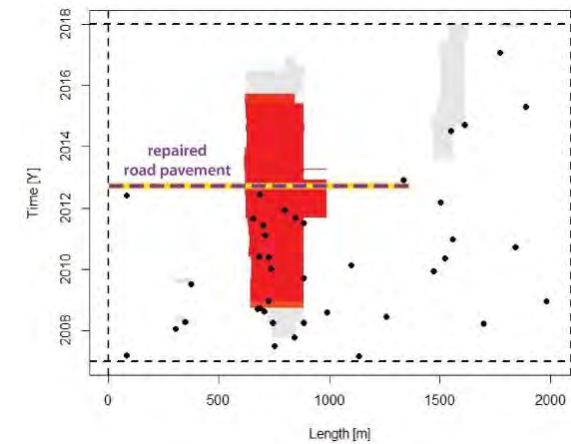
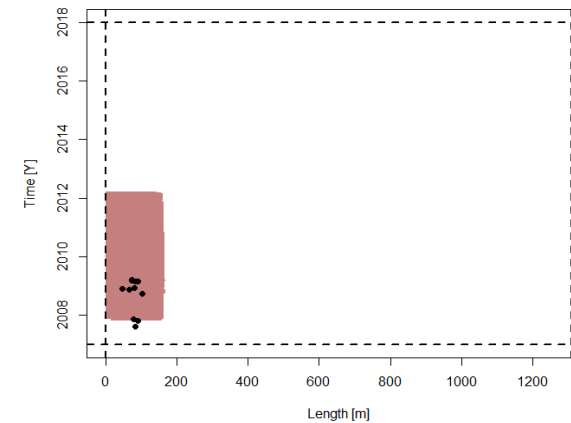
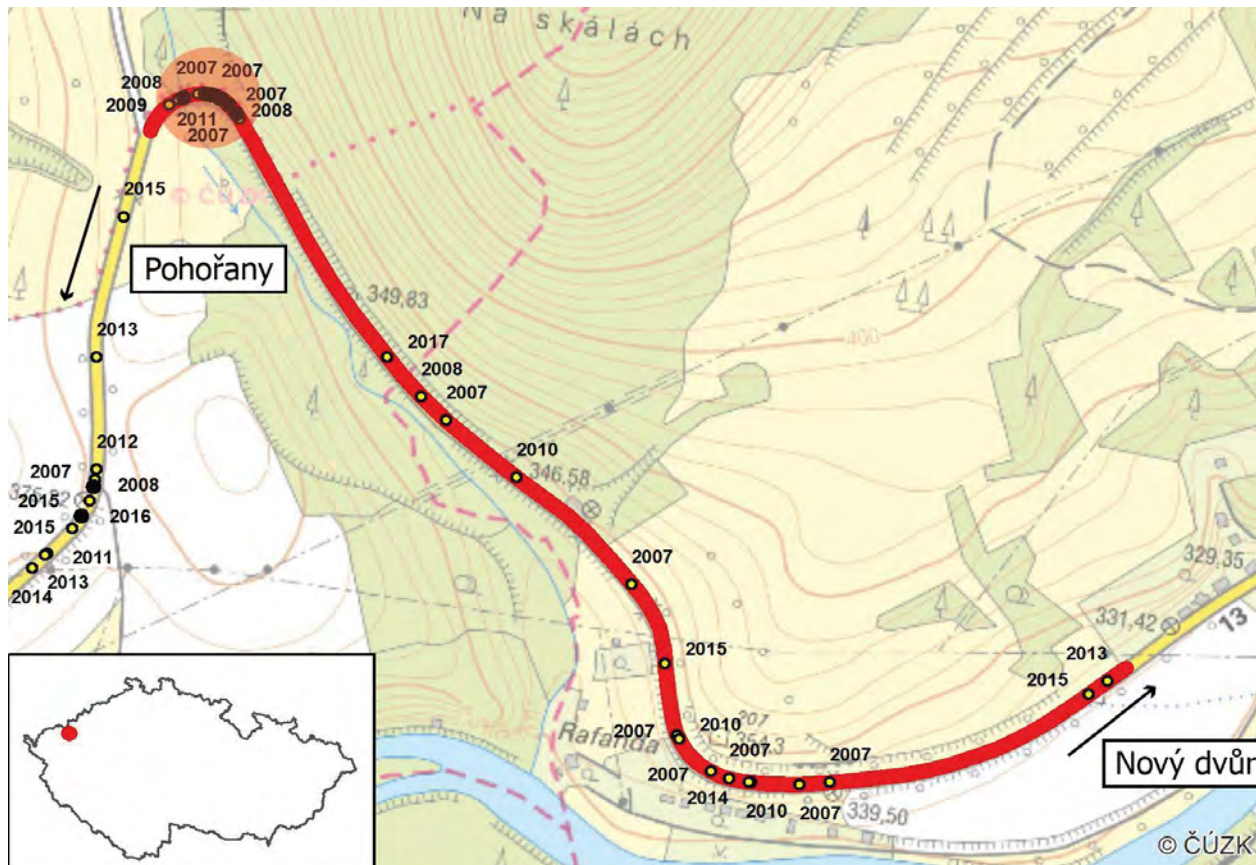


Strategie BESIP 2021-2030

Konkrétní nehodové lokality jsou řešeny v rámci krajských a místních strategií.



Akční plán 2021-2022

AKČNÍ PLÁN

2021-2022 | 2023-2024 | 2025-2026 | 2027-2028 | 2029-2030



Strategické pilíře a oblasti AP 2021-2022

Strategické pilíře	Oblasti Akčního plánu Strategie BESIP 2021-2030	
	Prioritní *	Další
Účastníci provozu	Rychlost	Nevěnování se řízení; rizikovní účastníci (recidivisté); děti a mládež; stárnoucí populace; zranitelní účastníci; alkohol a jiné návykové látky; ochranné prvky
	Mladí řidiči	
Infrastruktura	Odstraňování nehodových lokalit	Srážky se stromem; železniční přejezdy; srozumitelná a předvídatelná trasa; dopravní značení; Smart Cities a C-ITS
Vozidla a technologie	Balíček opatření - pokročilé technologie	Podpora pokročilých ADAS systémů a automatizace; technický stav vozidel; čistá mobilita
Systemová opatření	Účinný dohled a vymahatelnost práva	Technické vybavení; vzdělávání; podpora bezpečného chování; ponehodová péče; kvalitní zdroje dat

* s nejvyšším potenciálem snížení počtu závažných dopravních nehod

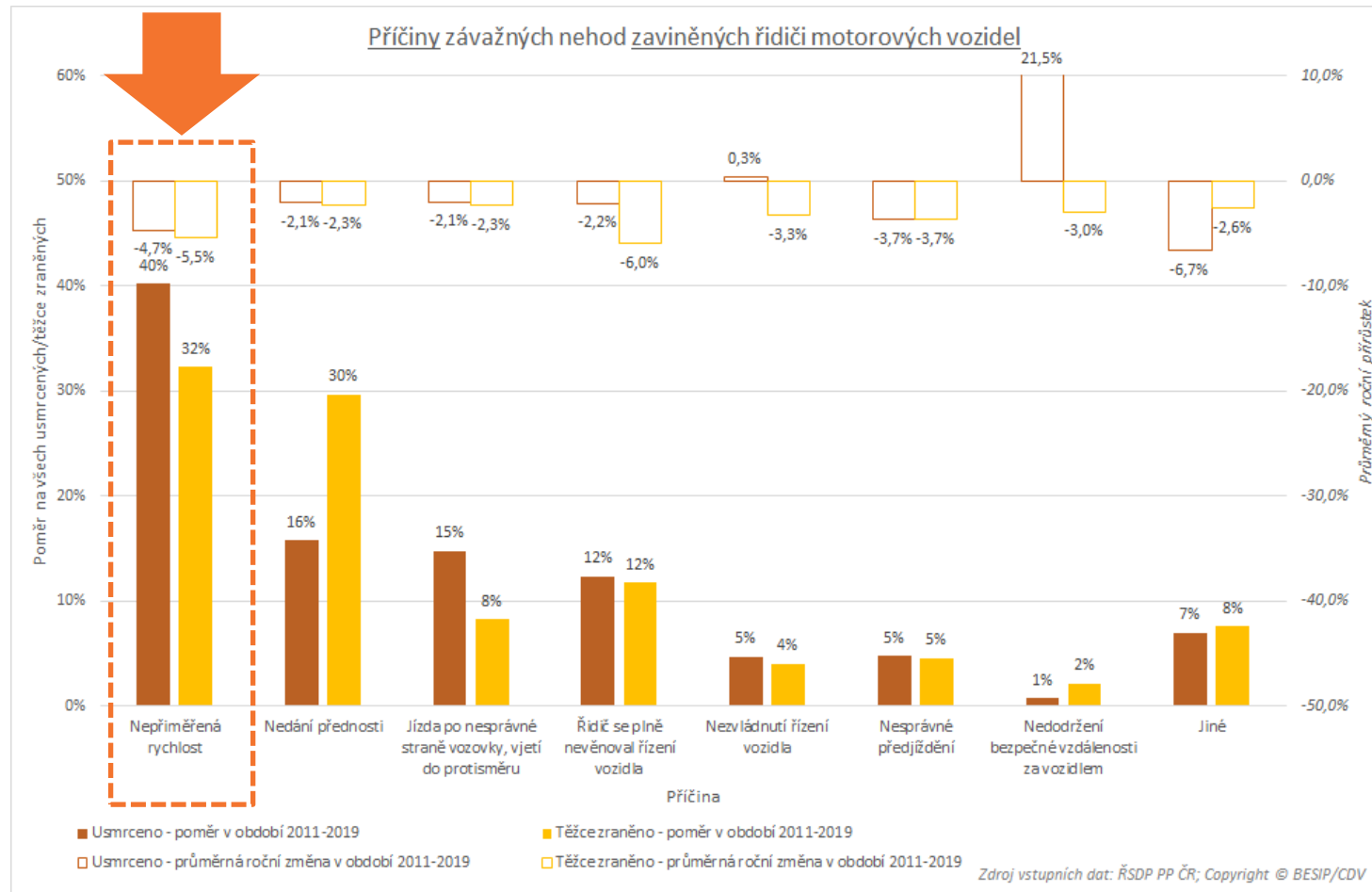


Rychlost: prioritní oblast

2011-2019

- 40 % usmrčených
- 32 % těžce zraněných osob
- **podíl na uvedených následcích je dlouhodobě nejvyšší**

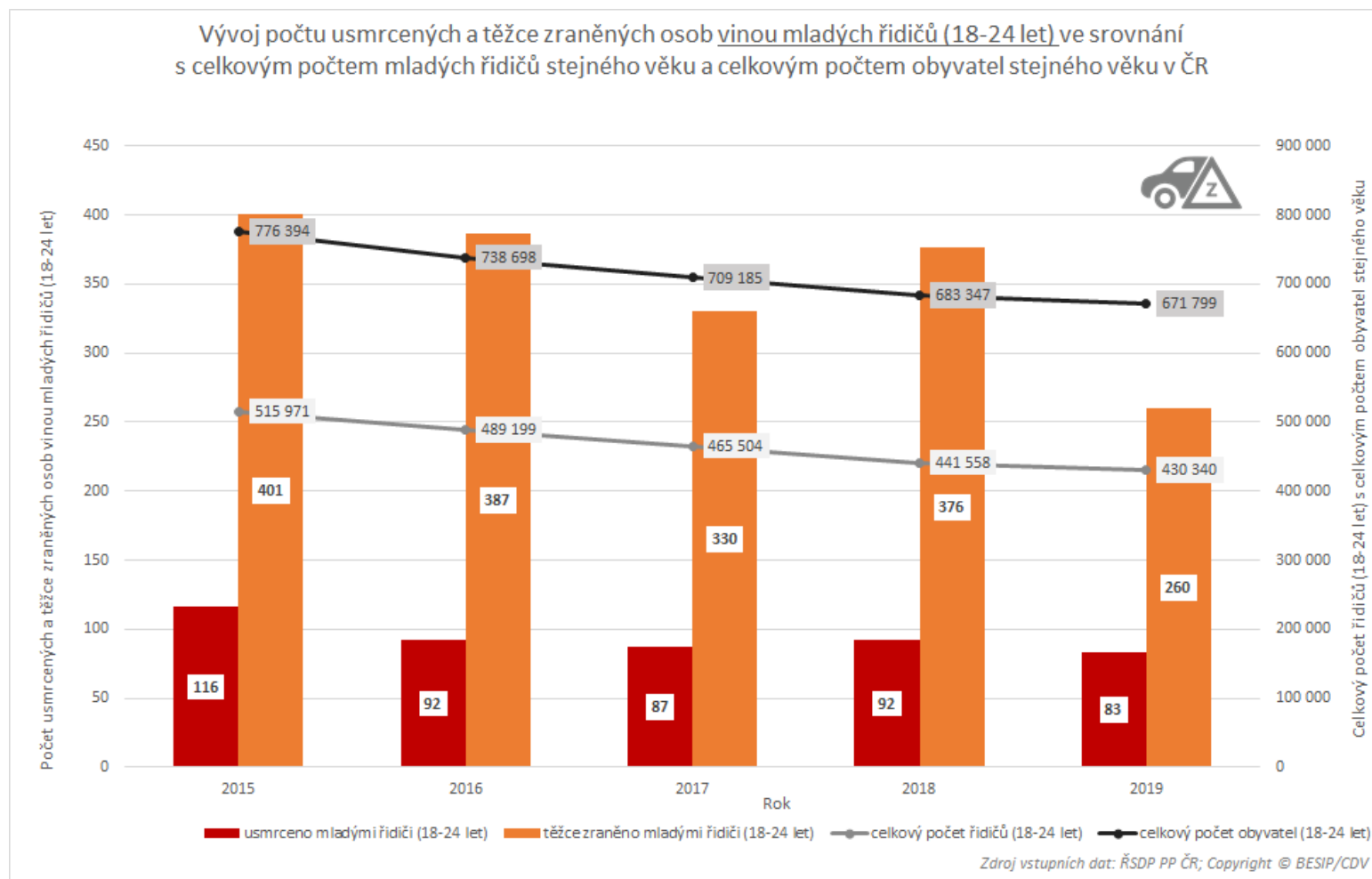
HADN: Rychlost patří k nejvýznamnějším faktorům ovlivňujícím závažnost dopravních nehod. **Nehody v důsledku nepřiměřené rychlosti jsou, jak dokládá detailní analýza úrovní lidského selhání, typické zejména pro: mladé řidiče a řidiče motocyklů (nezávisle na věku).**



Mladí řidiči: prioritní oblast 1/3

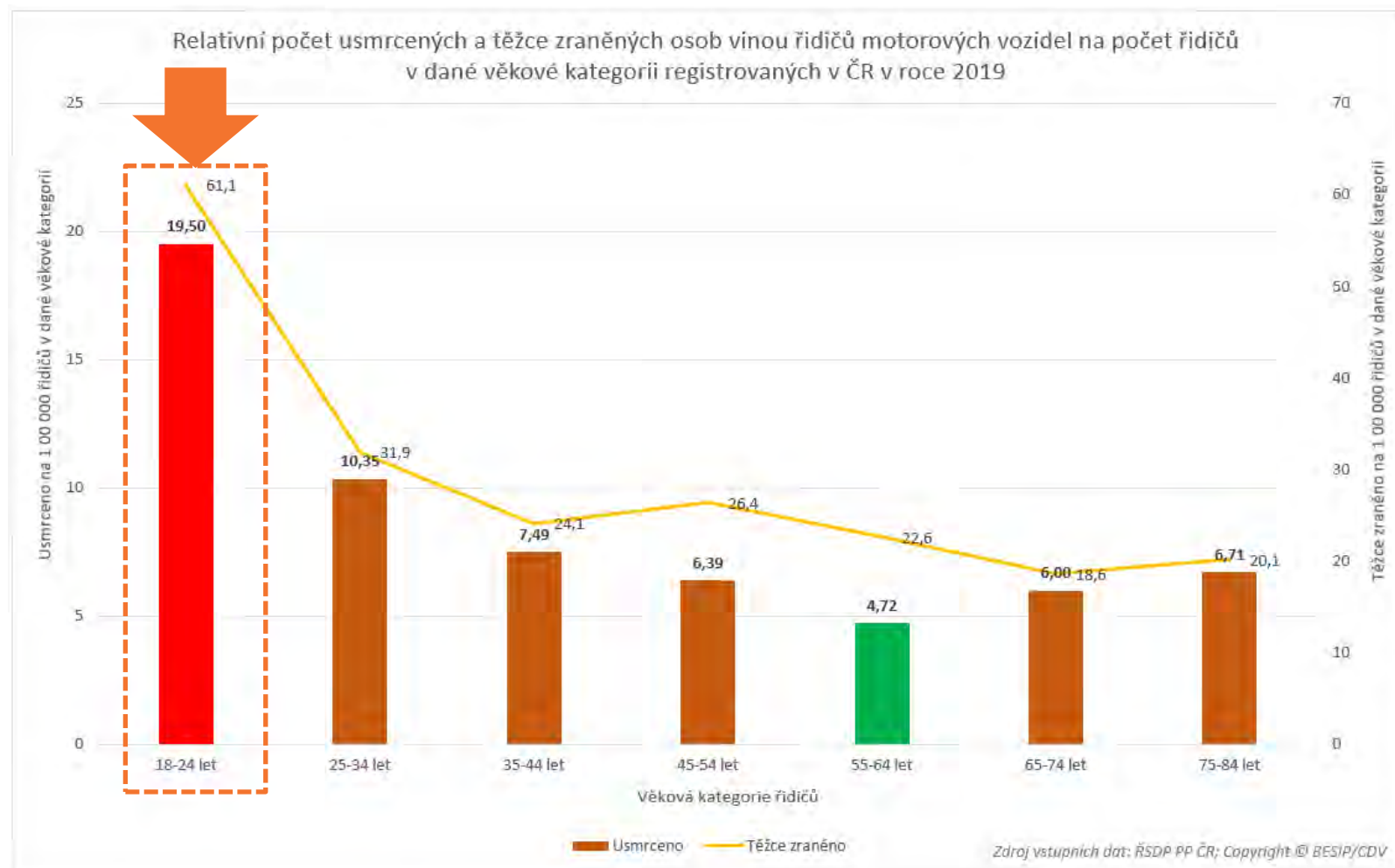
2019 vs. 2015 (18-24 let)

- pokles o 13,5 % obyvatel
- pokles o 16,6 % řidičů
- **během 4 let se snížil počet mladých řidičů v uvedené věkové kategorii o 85 631**
- pokles o 24,8 % usmrcených vinou mladých řidičů
- pokles o 35,2 % těžce zraněných vinou mladých řidičů



Mladí řidiči: prioritní oblast 2/3

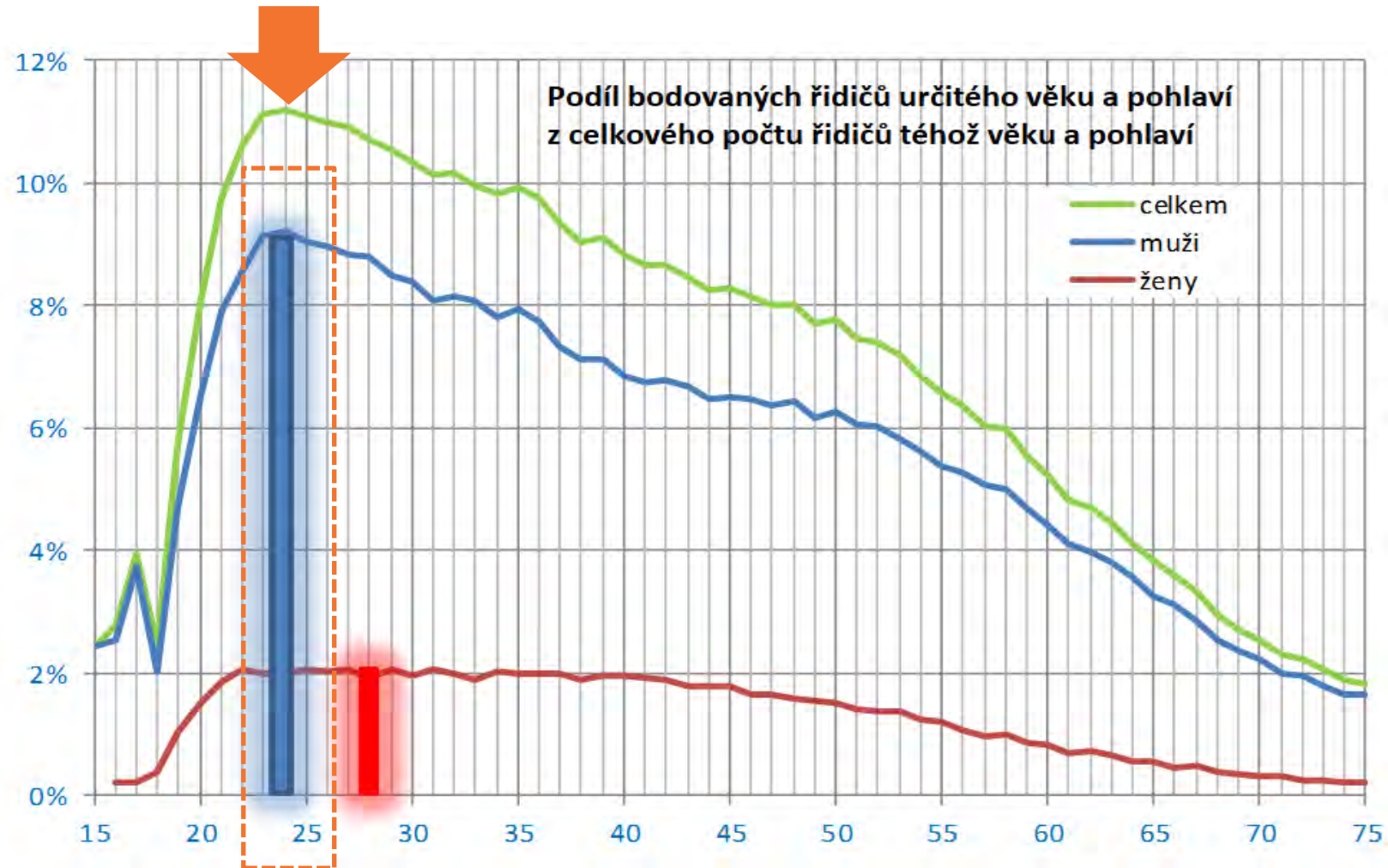
- riziková zejména nedostatkem zkušeností a nezodpovědným chováním
- ve 44 % případů selhávají na úrovni identifikace – chybně vyhodnotí náročnost trasy (koresponduje s nedostatkem zkušeností)
- každoročně zaviní kolem 10 tisíc nehod
- problémem zůstává alkohol – celkem 667 nehod, většina z nich má naměřeno 1,51 ‰ a více (337 nehod za rok 2019)



Mladí řidiči: prioritní oblast 3/3

- jedná se o nejvíce bodované řidiče (zejména mladí řidiči ve věku 24 let)
- rizikový styl jízdy volí 29 % mladých řidičů – zejména muži
- nejčastější příčinou usmrcení mladými řidiči je nepřizpůsobení rychlosti

HADN: mladí řidiči nejméně očekávali reakci vlastního vozidla v rámci rizikové situace a častěji také reagovali při nehodě v panice



Nevěnování se řízení

- Výsledky HADN dokládají, že **nepozornost je příčinou nebo faktorem spolupůsobícím při vzniku dopravních nehod řidičů přibližně ve 36 % případů.**
- Jedním z nejčastějších důvodů je distrakce pozornosti řidiče, ta zahrnuje celou řadu činností – např. **používání mobilního telefonu, navigačního zařízení, jídlo a pití apod.**
- V rámci HADN jsou účastníci nehod rovněž dotazováni na používání mobilních telefonů a hands-free zařízení během řízení vozidla. **43 % řidičů-účastníků nehod uvádí, že někdy během řízení využívá mobilní telefon** (15 % mobil bez hands-free, 16 % mobil s hands-free, 12 % používá mobil s hands-free i bez něj). S ohledem na skutečnost, že někteří řidiči mohou odpovídat tendenčně a nepravdivě, lze oprávněně očekávat ještě větší procento účastníků nehod, kteří mobilní telefon během běžné jízdy využívají.



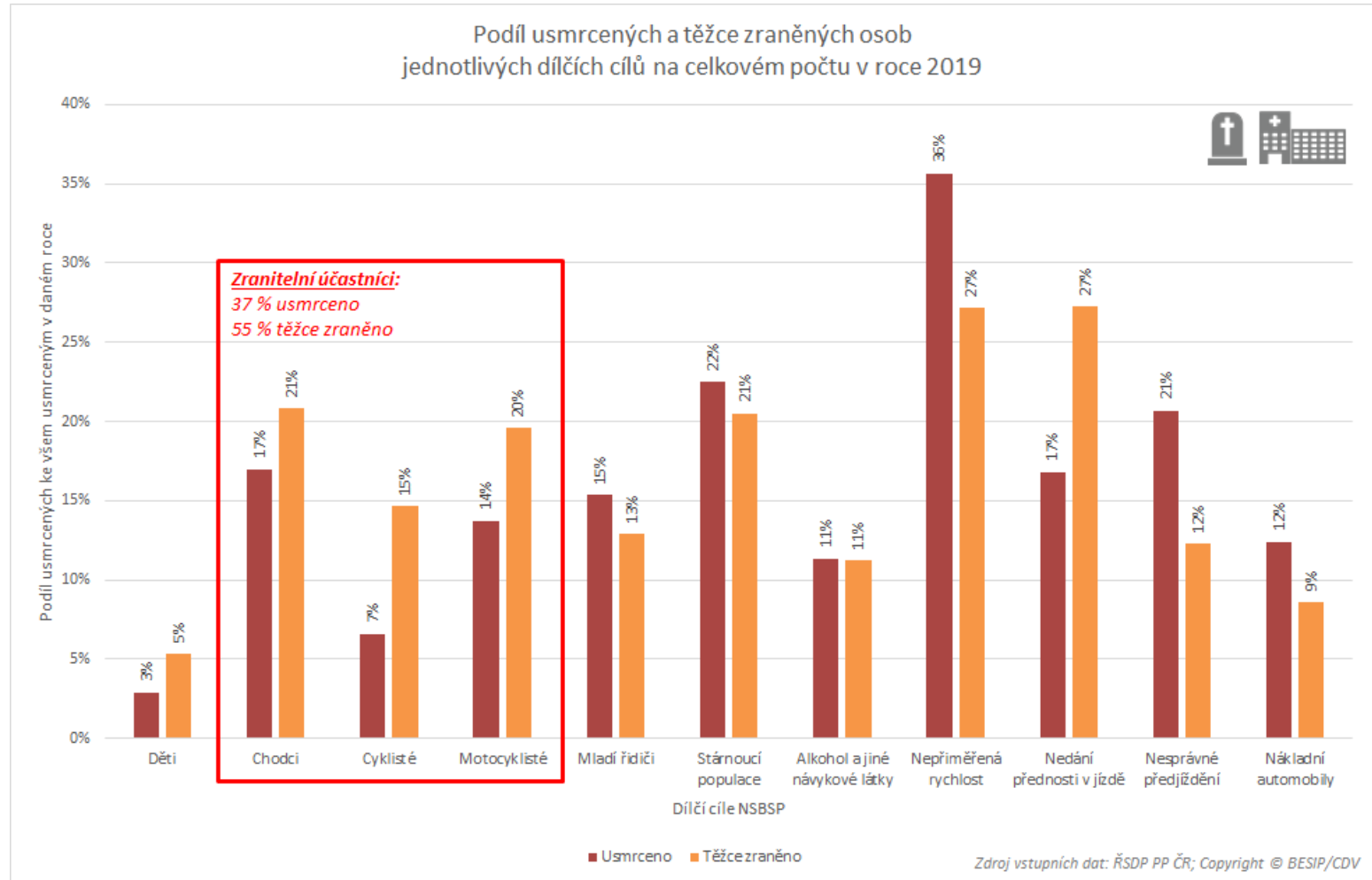
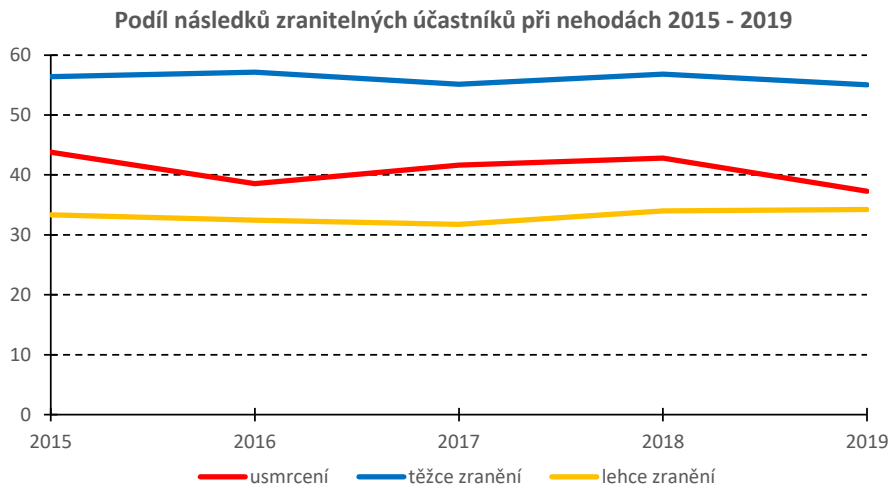
Rizikové účastníci (recidivisté)

- s ohledem na zjištěnou efektivitu terapeutických programů pro řidiče se jeví jako nejvhodnější nástroj
- **aktuálně ve stavu, kdy je připravena podoba programu, vyškolení lektoři pro realizaci programů, je připraveno znění zákona včetně vyhlášky**
- v roce 2020 připravuje CDV systém pro registraci klientů programu pro možnou hladkou realizaci opatření
- opakovaně se pilotovalo a testovala účinnost
- řada recidivního chování má spojitost s alkoholem



Zranitelní účastníci

- Chodci
- Cyklisté
- Motocyklisté



Zranitelní účastníci

- U cyklistů nejčastěji dochází ke zranění v oblasti horních a dolních končetin, následovaný úrazy hlavy.
- **Pokud měl cyklista při střetu s osobním vozidlem přilbu, došlo ke zranění hlavy ve 27 % případů, pokud ji neměl, pak u 55 % cyklistů.** Riziko zranění hlavy je tak násobně vyšší.
- **výzkumný projekt prokázal, že 37 % cyklistů by dopravní nehody mohlo přežít, pokud by použili cyklistické přilby**
- Nejčtetnějším faktorem přispívajícím ke vzniku nehod mezi vozidlem a chodcem je nepozornost (ať už chodce - 35 % nebo řidiče motorového vozidla - 47 %).



*lineární zlomenina levé části
kosti čelní*



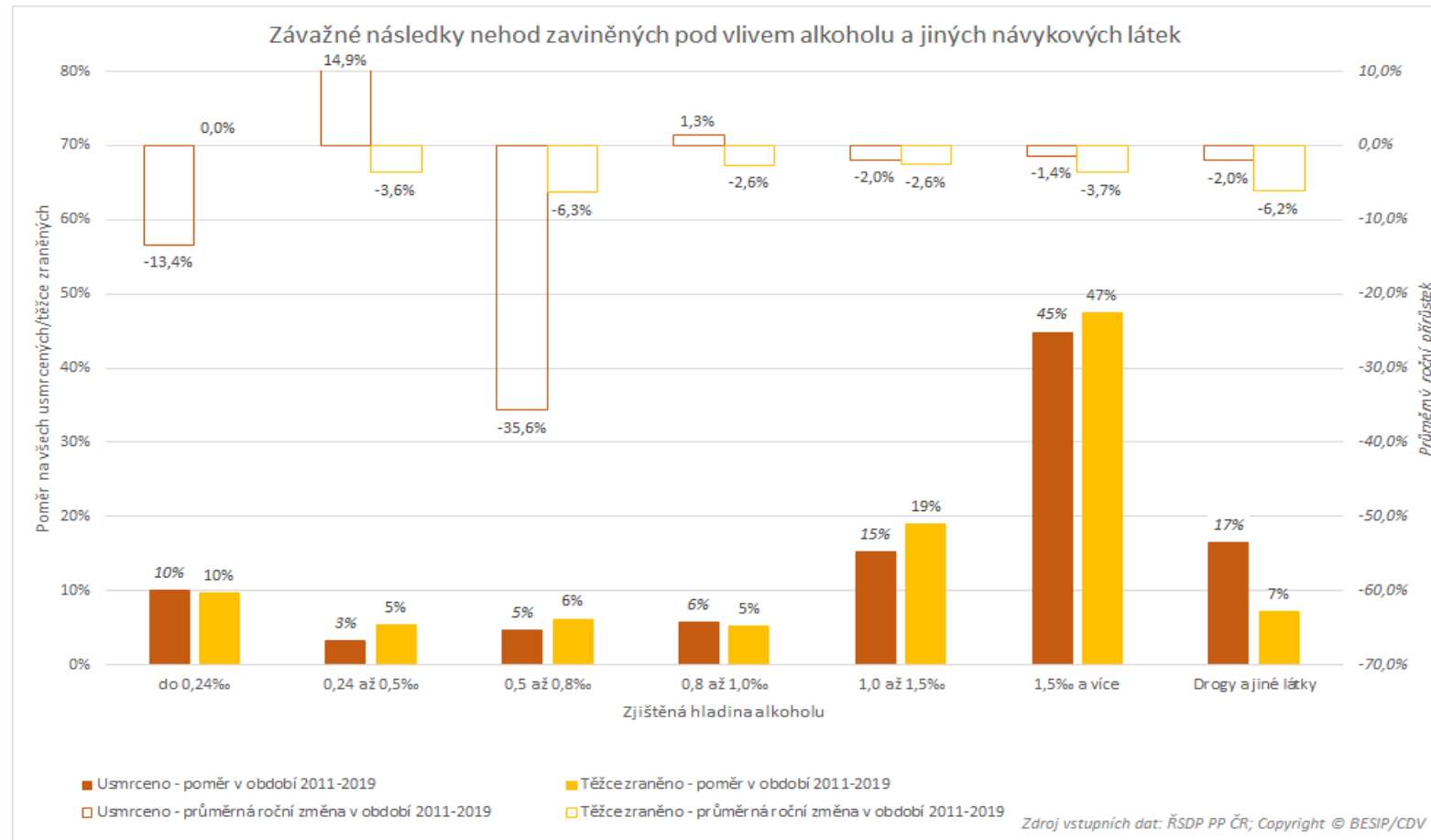
*impresivní tříštivá zlomenina
pravé části kosti čelní
(zlomenina víceúlomková
vpáčená směrem do dutiny
lební)*

*Bíl, M., Dobiáš, M., Andrášik, R., Bílová, M., Hejna, P., 2018.
Cycling Fatalities: When A Helmet is Useless and when it
Might Save Your Life. Safety Science 105C, 71–76*



Alkohol a návykové látky

- Přestože Česká republika má legislativně zavedenou tzv. „nulovou toleranci“, **bylo vinou řidičů pod vlivem alkoholu nebo návykových látek usmrceno 11 % a těžce zraněno 10 % osob**
- V téměř polovině případů byla jak v případě usmrcených (45 %), tak těžce zraněných osob (47 %) zjištěná hladina alkoholu u viníků závažných nehod 1,5 ‰ a více



Ochranné prvky

- Počet následků nepřipoutaných osob v osobních vozidlech při dopravních nehodách dlouhodobě klesá, nicméně stále **spousta řidičů a cestujících ignoruje povinnost používat zádržné systémy, což s sebou mnohdy nese tragické následky.**
- **V roce 2019 bylo v osobních automobilech usmrceno 307 osob, z toho 80 osob nebylo připoutaných, těžce zraněno bylo 797 osob, z toho bylo 146 osob nepřipoutaných.**
- **Alarmující je i podíl nepřipoutaných usmrcených řidičů**, kteří byli pod vlivem alkoholu - v období let 2006 až 2019 bylo usmrceno 343 řidičů osobních automobilů, kteří byli pod vlivem alkoholu, z toho bylo 55 % (190 řidičů) nepřipoutaných.
- *V rámci HADN byly identifikovány případy, kdy si byli lidé vědomi nesprávné funkčnosti bezpečnostního pásu a nedostatky se snažili různými způsoby eliminovat. Byly evidovány také případy, kdy bylo použití pásu pro řidiče nepohodlné, a tak se jej pokusil za pomoci různých metod upravit. V řadě případů se jednalo o „domácí zlepšovadla“.*



Odstraňování nehodových lokalit: prioritní oblast

- spuštění jednotného systému evidence nehodových lokalit
- realizace opatření v nehodových lokalitách identifikovaných metodou KDE+

KDE+
Metoda KDE+ | Applikace | Ke stažení | Registrace/řihášení | Podpora | FAQ | Kontakt | English

Software pro identifikaci shluků
Implementace metody KDE+
Freeware KDE+
Toolbox KDE+ for ArcGIS

Mapa uživatelů KDE+

© 2020 Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. | <http://www.cdv.cz>

DOPRAVNÍ NEHODY V ČR | DOMŮ | STATISTIKY | O APLIKACI

2019-01-01 | 2019-12-31 | Uzemní jednotka

Mapy.cz | Ortofoto | ZM | OSM | Mapa

NSBSP 1-12/2019 - Úsmrcení a těžce zranění | 2294 nehod

© 2017 Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

SRNA index | GENERALI

Dynamický Komfort | Technologie | Mapy | Kontakt | Registrace/řihášení | English

MĚŘENÍ DYNAMICKÉHO KOMFORTU V TERÉNU
↓
ZPRACOVÁNÍ V GIS
↓
MAPA DYNAMICKÉHO KOMFORTU

DCI

