

27.1.2020

# Děti

Dílčí cíl Národní strategie bezpečnosti  
silničního provozu 2011-2020



## Obsah

1. Úvod.....	4
1.1 Národní databáze.....	4
1.2 IRTAD.....	4
1.3 Hlubková analýza dopravních nehod.....	4
2. Základní fakta.....	5
2.1 Dětské sedačky a bezpečnostní pásy.....	6
3. Dlouhodobý vývoj.....	7
3.1 Dopravní nehody.....	7
3.2 Usmrcení.....	8
3.2.1 Absolutní vývoj.....	8
3.2.2 Relativní vývoj.....	9
3.2.3 Podíl na všech usmrcených.....	10
3.2.4 Závažnost nehod.....	11
3.3 Těžce zranění.....	12
3.3.1 Absolutní vývoj.....	12
3.3.2 Relativní vývoj.....	13
3.3.3 Podíl na všech těžce zraněných.....	14
3.3.4 Závažnost nehod.....	15
4. Věk dětí.....	16
4.1 Věková kategorie 0-5 let.....	17
4.2 Věková kategorie 6-10 let.....	18
4.3 Věková kategorie 11-14 let.....	19
5. Kategorie.....	20
5.1 Viníci.....	20
5.1.1 Děti vs. ostatní účastníci silničního provozu.....	20
5.1.2 Usmrcení - zaviněno dětmi.....	21
5.1.3 Těžce zranění - zaviněno dětmi.....	22
5.2 Poškození.....	23
5.2.1 Intravilán vs. extravilán.....	23
5.2.2 Usmrcení - celkem.....	24
5.2.3 Těžce zranění - celkem.....	25
5.2.4 Vývoj v jednotlivých letech dle kategorií.....	25
6. Infrastruktura.....	27
6.1 Druh komunikace.....	27



6.1.1	Usmrcení.....	27
6.1.2	Těžce zranění.....	28
6.2	Směrové poměry komunikace.....	29
6.2.1	Usmrcení.....	29
6.2.2	Těžce zranění.....	30
7.	Časové srovnání usmrcených a těžce zraněných.....	31
7.1	Měsíční srovnání.....	31
7.1.1	Usmrcení.....	31
7.1.2	Těžce zranění.....	32
7.2	Denní a hodinové srovnání.....	33
7.2.1	Dny a hodiny.....	33
7.2.2	Denní srovnání.....	35
7.2.3	Hodinové srovnání.....	37
8.	Hlavní příčiny vážných následků nehod.....	38
8.1	Usmrcení.....	39
8.2	Těžce zranění.....	40
8.3	Intravilán a extravilán.....	41
8.3.1	Usmrcení.....	41
8.3.2	Těžce zranění.....	42
9.	Mapové podklady závažných následků dětí v roce 2019.....	43
10.	Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2019.....	44
10.1	Dlouhodobý vývoj.....	45
10.2	Aktuální vývoj usmrcených a těžce zraněných ve vztahu k NSBSP.....	46
11.	Hlubková analýza dopravních nehod.....	48
11.1	Děti: chodci a cyklisté.....	48
11.2	Přeprava dětí ve vozidle.....	49
12.	Projekt „Děti v dopravě“.....	51
13.	Evropské srovnání počtu usmrcených dětí.....	52
13.1	Absolutní srovnání.....	52
13.2	Relativní srovnání.....	53
13.2.1	Usmrcené děti ke všem usmrceným.....	53
13.2.1	Usmrcené děti na milion obyvatel.....	54
13.3	Evropská strategie 2011–2020.....	55
	Použité zdroje.....	56



## 1. Úvod

Dokument má za cíl vytvořit základní materiál oddělení BESIP týkající se nehod s účastí **děti** a jejich následků, především z oblasti usmrčených a těžce zraněných osob.

### 1.1 Národní databáze

Pro potřeby tohoto dokumentu byly použity jako zdroj dat statistiky dopravní nehodovosti a jejich následků Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia České republiky (ŘSDP PP ČR).



### 1.2 IRTAD

**Mezinárodní databáze silniční dopravy a nehodovosti** [2] je součástí výzkumného programu OECD zahrnutého do oblasti výzkumu silniční dopravy a intermodálních vazeb. Databáze IRTAD průběžně shromažďuje údaje o nehodovosti v silničním provozu a jejich souvislostech s demografickými, infrastrukturními a provozními ukazateli. Současně je IRTAD fórem pro prezentaci výsledků výzkumů vázaných na statistická data národních úrovní a iniciátorem pro zpracování souhrnných kompilačních studií. Databáze IRTAD obsahuje souhrnná a mezinárodně srovnatelná data v časových řadách od r. 1970. V rámci IRTAD je dosažena harmonizace a kompletnost dat na mezinárodní úrovni z hlediska základních definic a datového obsahu.



### 1.3 Hlubková analýza dopravních nehod

Hlubková analýza dopravních nehod v silničním provozu

[3] (dále jen „HADN“) je moderním nástrojem sloužícím k detailnímu poznání mechanismu vzniku nehod i celého jejího průběhu a následků. Podrobná analýza dat, získaná při šetření dopravních nehod, probíhá nezávisle na údajích o nehodách shromažďovaných Policií ČR a jejich statistických výstupech. Podstatou činnosti HADN je zjišťování příčin dopravních nehod a jejich prevence, nikoliv stanovení sankcí či viníka nehody. HADN tak poskytuje nový pohled na příčiny vzniku nehody a může sloužit jako velmi důležité doplnění policejních statistik, které posuzuje příčiny nehod pouze na základě právního zhodnocení jejich zavinění.



Data z HADN přináší komplexní pohled na veškeré faktory, které s konkrétní nehodou souvisejí. Rovněž slouží ke zjištění a následné analýze charakteristik vedoucích k jejímu vzniku, ovlivňujících její průběh a následky. **Analýza je zaměřena na výzkum z hlediska dopravní infrastruktury, automobilové techniky i psychologického a zdravotního stavu účastníků.**

**V každém grafu je uvedena informace o zdroji vstupních dat.**



## 2. Základní fakta

Z pohledu následků dopravní nehodovosti je tento dokument zaměřen primárně na usmrcené a těžce zraněné osoby – **děti**. Použitá data jsou podle zdroje buď do 24 hodin po nehodě (ŘSDP PP ČR, HADN) nebo do 30 dní po nehodě (IRTAD).

Základní poznatky statistických ukazatelů:

- **v roce 2019 bylo usmrceno 16 dětí, meziročně o 3 děti méně (tj. - 16 %)**
- **v roce 2019 činil podíl usmrcených dětí na všech usmrcených osobách při dopravních nehodách 2,9 %**
- v roce 2019 bylo těžce zraněno 113 dětí, meziročně o 37 méně, tj. - 25 %
- **2 usmrcené děti nebyly připoutány (nebo neseděly v dětské sedačce), 5 těžce zraněných dětí a 178 lehce zraněných dětí;** v relativním srovnání výše uvedené znamená, že **nebylo připoutáno (resp. nesedělo v dětské sedačce) 17 % usmrcených, 16 % těžce zraněných a 15 % lehce zraněných dětí**
- **došlo k nárůstu nepřipoutaných lehce zraněných dětí, konkrétně bylo o 38 lehce zraněných nepřipoutaných dětí meziročně více**
- **nejvíce těžce zraněných dětí při dopravních nehodách (17) bylo ve věku 10 let, co se týká usmrcených dětí, nejvíce (2) jich bylo evidováno v kategorii 5, 6, 8 a 9 let**
- **z 16 usmrcených dětí byly v roce 2019 usmrceny 2 děti vlastní vinou (13% podíl), 14 dětí bylo usmrceno cizím zaviněním, tzn. jiným účastníkem silničního provozu;** v případě těžce zraněných bylo 47 dětí těžce zraněno vlastní vinou (tj. 42 %), dalších 66 dětí pak bylo těžce zraněno jiným účastníkem silničního provozu
- **jedna čtvrtina dětí (25 %) byla usmrcena v intravilánu,** v kategorii těžce zraněných dětí byly v intravilánu těžce zraněny více než 2/3 dětí (68 %)
- **nejvíce dětí bylo usmrceno (6) mezi 14. a 15. hodinou,** nejvíce těžce zraněných dětí (21) bylo evidováno mezi 16. a 17. hodinou
- **nejvíce (9) dětí bylo usmrceno v důsledku nesprávného způsobu jízdy** (z toho bylo 5 dětí usmrceno v důsledku jízdy po nesprávné straně vozovky, vjetí do protisměru), **meziročně o 4 více;** z uvedených 9 dětí bylo 8 spolujezdců a 1 chodec
- žádné dítě nebylo v roce 2019 usmrceno vinou osoby pod vlivem alkoholu a návykových látek, celkem 3 děti byly vinou takové osoby těžce zraněny a 49 dětí bylo zraněno lehce
- **NSBSP předpokládala, že v roce 2019 nebude usmrceno více než 7 dětí a těžce zraněno 101 dětí;** celoroční předpoklad počtu usmrcených dětí byl překročen již v červenci, těžce zraněných pak v listopadu
- nejvíce (3) usmrcené děti byly v roce 2019 evidovány ve Středočeském a v Královéhradeckém kraji, nejvíce těžce zraněných dětí (22) pak ve Středočeském kraji

Detailní informace jsou rozpracovány v dokumentu dále.



## 2.1 Dětské sedačky a bezpečnostní pásy

V roce 2019 bylo (jako spolujezdců) usmrceno 12 dětí, 31 bylo těžce a 1 199 lehce zraněno. Z uvedených počtů **nebyly připoutány (nebo neseděly v dětské sedačce) 2 usmrcené děti, 5 těžce zraněných dětí a 178 lehce zraněných dětí**. V relativním srovnání výše uvedené znamená, že **nebylo připoutáno (resp. nesedělo v dětské sedačce) 17 % usmrcených, 16 % těžce zraněných a 14 % lehce zraněných dětí**.

Děti jako spolujezdci; 2019	V obci				Mimo obec				CELKEM			
	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Nezraněno	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Nezraněno	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Nezraněno
Připoutaný bezpečnostním pásem	0	2	185	1 123	5	10	253	890	5	12	438	2 013
Nepřipoutaný bezpečnostním pásem	0	2	143	40	2	3	26	20	2	5	169	60
Sedící v dětské sedačce	2	0	251	1 620	3	14	309	1 108	5	14	560	2 728
Vozidlo nevybaveno dětskou sedačkou	0	0	4	19	0	0	5	3	0	0	9	22
Airbag v činnosti - osoba připoutaná	0	0	9	23	0	0	14	18	0	0	23	41
Airbag v činnosti - osoba nepřipoutaná	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>CELKEM</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>592</b>	<b>2 825</b>	<b>10</b>	<b>27</b>	<b>607</b>	<b>2 039</b>	<b>12</b>	<b>31</b>	<b>1 199</b>	<b>4 864</b>
<i>Nepřipoutaný + bez sedačky</i>	0	2	147	59	2	3	31	23	2	5	178	82
	0%	50%	25%	2%	20%	11%	5%	1%	17%	16%	15%	2%

V meziročním srovnání pak dojdeme k závěru, že **došlo k nárůstu nepřipoutaných lehce zraněných dětí, konkrétně bylo o 38 lehce zraněných nepřipoutaných dětí meziročně více**.

Děti jako spolujezdci; meziroční nárůst	V obci				Mimo obec				CELKEM			
	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Nezraněno	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Nezraněno	Usmrceno	Těžce zraněno	Lehce zraněno	Nezraněno
Připoutaný bezpečnostním pásem	-1	0	9	22	0	-4	11	19	-1	-4	20	41
Nepřipoutaný bezpečnostním pásem	0	-2	46	19	1	0	-5	13	1	-2	41	32
Sedící v dětské sedačce	1	-2	-27	-220	0	2	-22	-75	1	0	-49	-295
Vozidlo nevybaveno dětskou sedačkou	0	0	-3	-7	0	-2	1	-5	0	-2	-2	-12
Airbag v činnosti - osoba připoutaná	0	0	3	13	0	-3	4	-11	0	-3	7	2
Airbag v činnosti - osoba nepřipoutaná	0	0	-1	-1	0	0	0	0	0	0	-1	-1
<b>CELKEM</b>	<b>0</b>	<b>-4</b>	<b>27</b>	<b>-174</b>	<b>1</b>	<b>-7</b>	<b>-11</b>	<b>-59</b>	<b>1</b>	<b>-11</b>	<b>16</b>	<b>-233</b>
<i>Nepřipoutaný + bez sedačky</i>	0	-2	42	11	1	-2	-4	8	1	-4	38	19
		-50%	40%	23%	100%	-40%	-11%	53%	100%	-44%	27%	30%

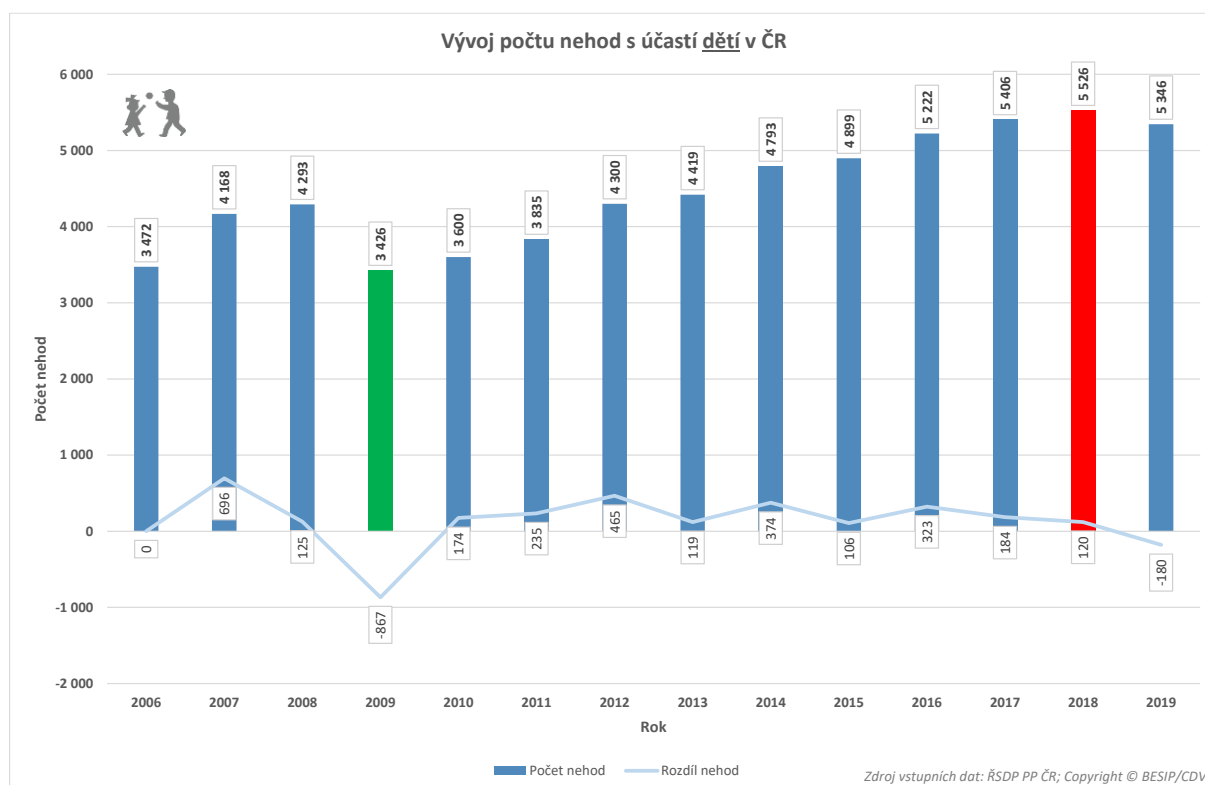


### 3. Dlouhodobý vývoj

V této kapitole jsou dopravní nehody s účastí dětí analyzovány z dlouhodobého vývoje v jednotlivých letech se zaměřením na usmrcené, těžce zraněné děti a na závažnost nehod s účastí dětí.

#### 3.1 Dopravní nehody

Vývoj počtu nehod s účastí dětí v ČR je zřejmý z grafu. **Nejvíce (5 526) nehod s účastí dětí bylo evidováno v roce 2018**, naopak nejméně (3 426) v roce 2009. **V roce 2019 bylo evidováno meziročně o 180 nehod s účastí dětí méně, konkrétně bylo zaznamenáno celkově 5 346 nehod s účastí dětí.**

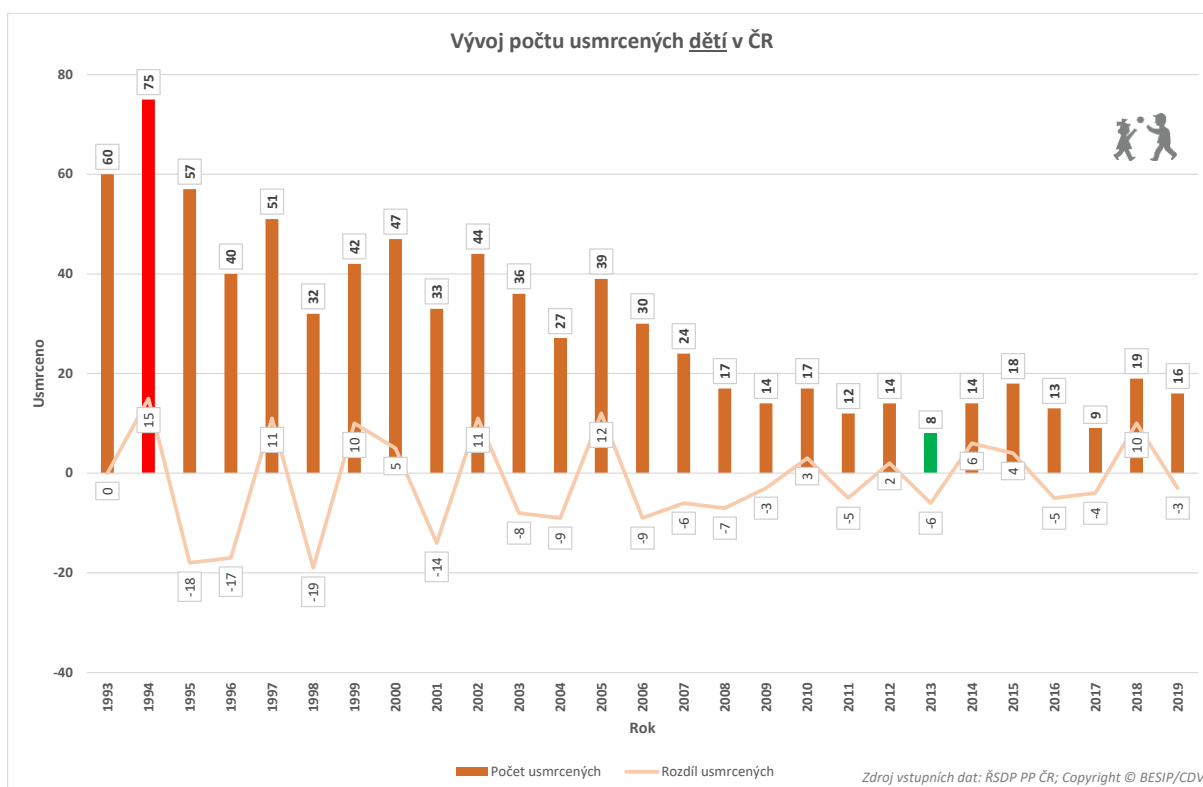


## 3.2 Usmrcení

Tato podkapitola se zaměřuje na dlouhodobý vývoj usmrcených dětí při dopravních nehodách a na závažnost těchto nehod.

### 3.2.1 Absolutní vývoj

Vývoj počtu usmrcených dětí v ČR je zřejmý z grafu. **Nejtragičtější byl rok 1994, kdy bylo usmrceno 75 dětí, naopak nejméně dětí bylo usmrceno v roce 2013 (8), v roce 2019 bylo usmrceno 16 dětí, meziročně o 3 děti méně.**

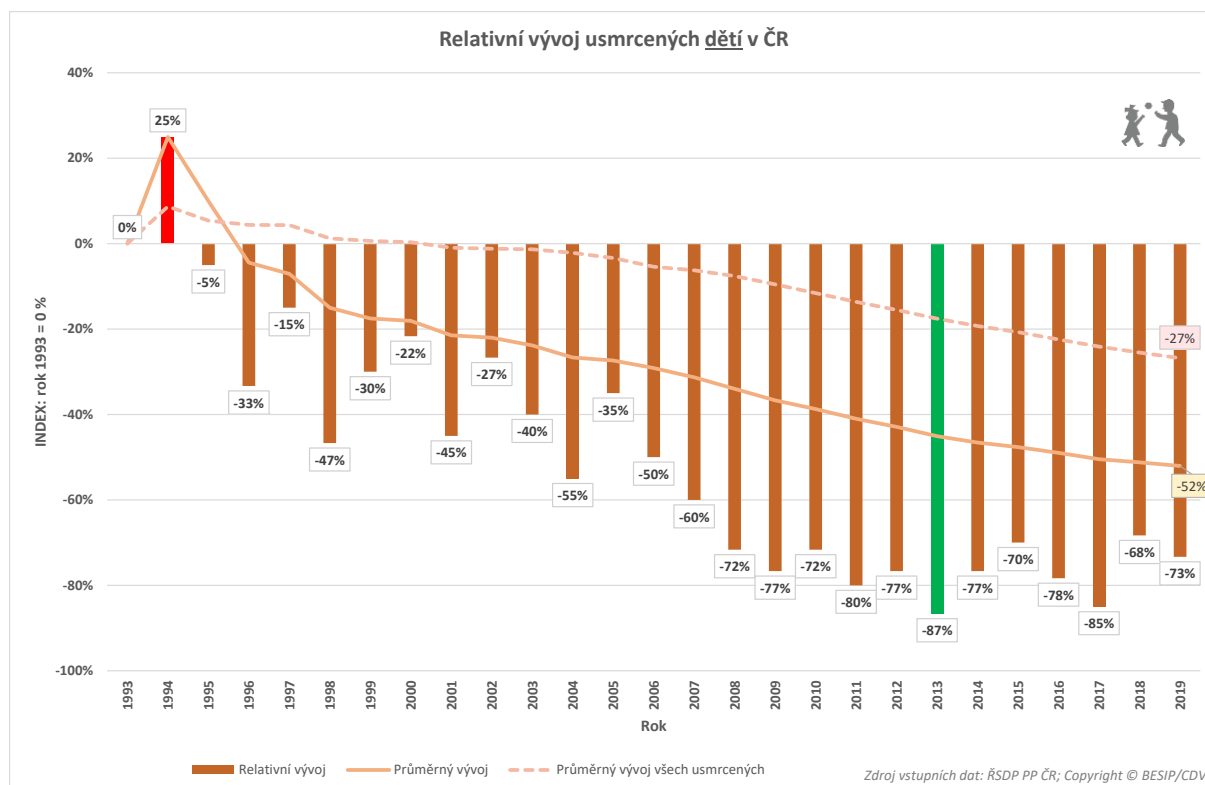




### 3.2.2 Relativní vývoj

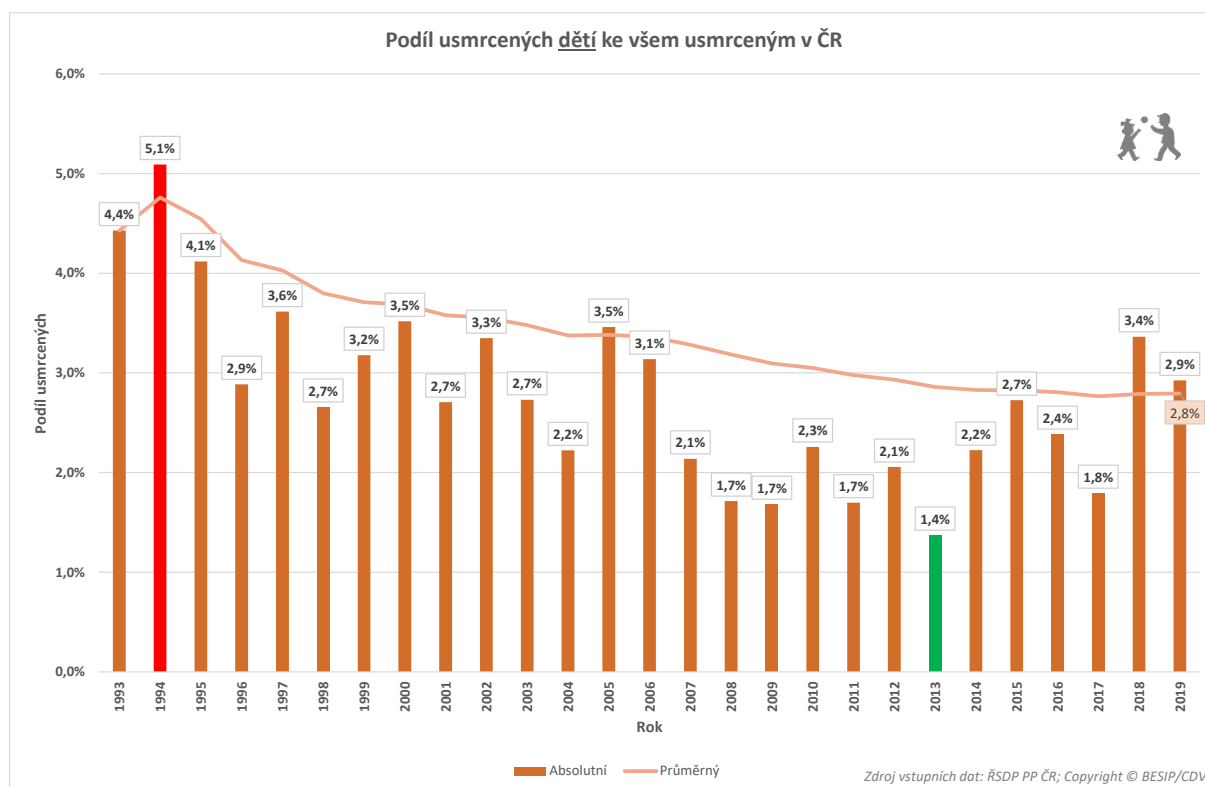
Z relativního vývoje je zřejmá sestupná tendence. Nejméně usmrcených dětí bylo evidováno v roce 2013 (o 87 % méně oproti roku 1993), nejvíce pak v roce 1994. **V celém období byl zaznamenán průměrný pokles usmrcených dětí o 52 %.** V roce 2019 bylo evidováno o 73 % usmrcených dětí méně než v roce 1993.

Průměrný pokles všech usmrcených osob pak činil 27 %.



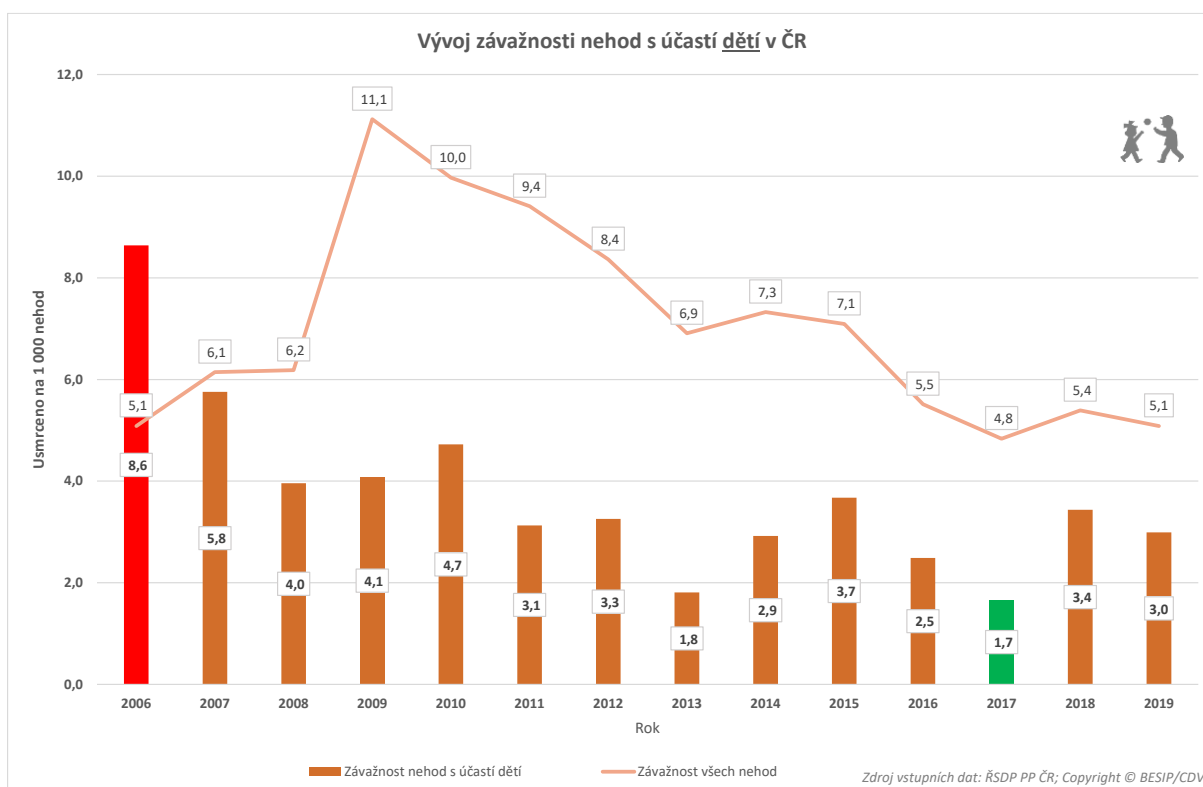
### 3.2.3 Podíl na všech usmrcených

Na celkovém počtu usmrcených osob v období 1993–2019 činil podíl dětí 2,8 %, což znamená, že přibližně každá 36. usmrcená osoba při dopravní nehodě byla dítětem. V roce 2013 byl podíl usmrcených dětí nejnižší (1,4 %), naopak v roce 1994 nejvyšší (5,1 %), v roce 2019 činil podíl usmrcených dětí 2,9 %.



### 3.2.4 Závažnost nehod

Závažnost nehod je v daném případě daná počtem usmrčených osob na 1 000 nehod. V roce 2006 bylo evidováno 8,7 usmrčených dětí na 1 000 těchto nehod, historicky se tak jednalo o nejvyšší hodnotu, naopak nejnižší závažnost (1,7 usmrčených dětí na 1 000 nehod) byla evidovaná v roce 2017. **V roce 2019 byly evidovány 3 usmrčené děti na 1 000 nehod, tyto nehody (vyjma roku 2006) vykazovaly vždy nižší závažnost** oproti všem evidovaným nehodám v daných letech. V roce 2019 byl v rámci sledovaného období evidován **nejvyšší počet tragických nehod, při kterých byly usmrčeny v jednom vozidle dvě děti, celkem došlo ke čtyřem takovým nehodám.**

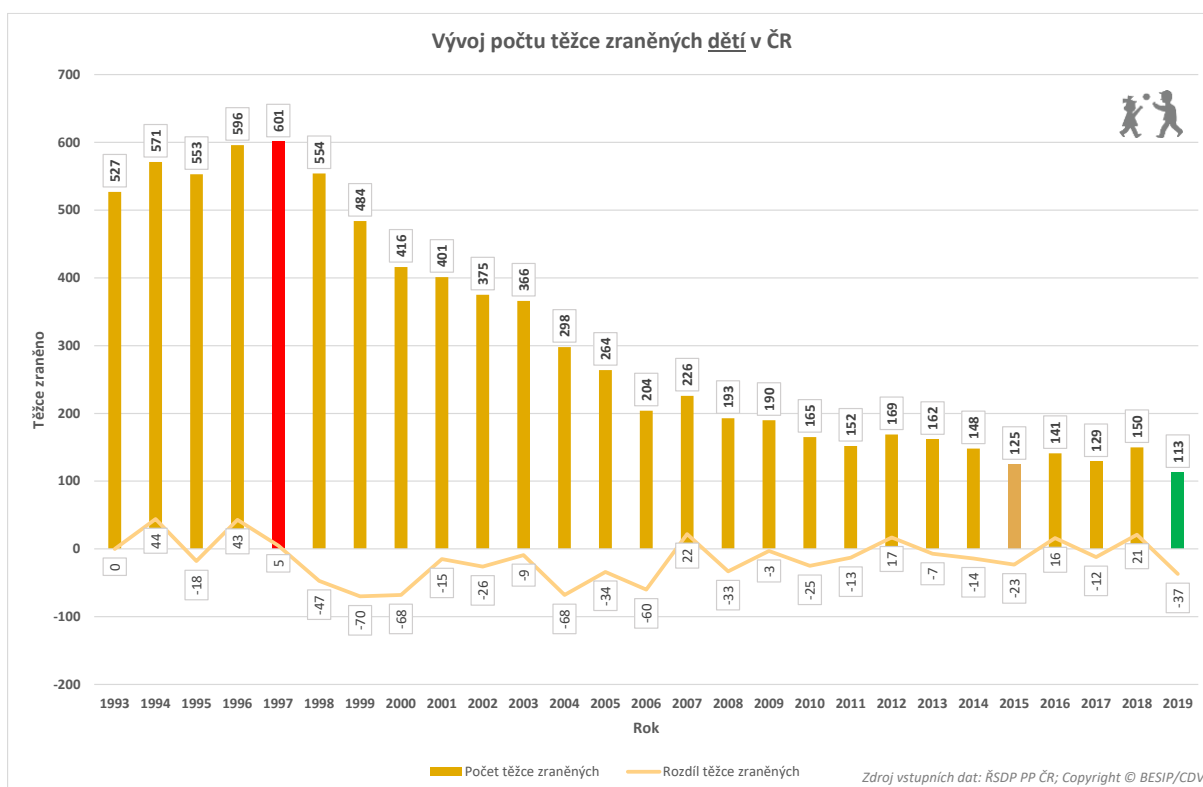


### 3.3 Těžce zranění

Tato podkapitola se zaměřuje na dlouhodobý vývoj těžce zraněných dětí při dopravních nehodách a na závažnost těchto nehod.

#### 3.3.1 Absolutní vývoj

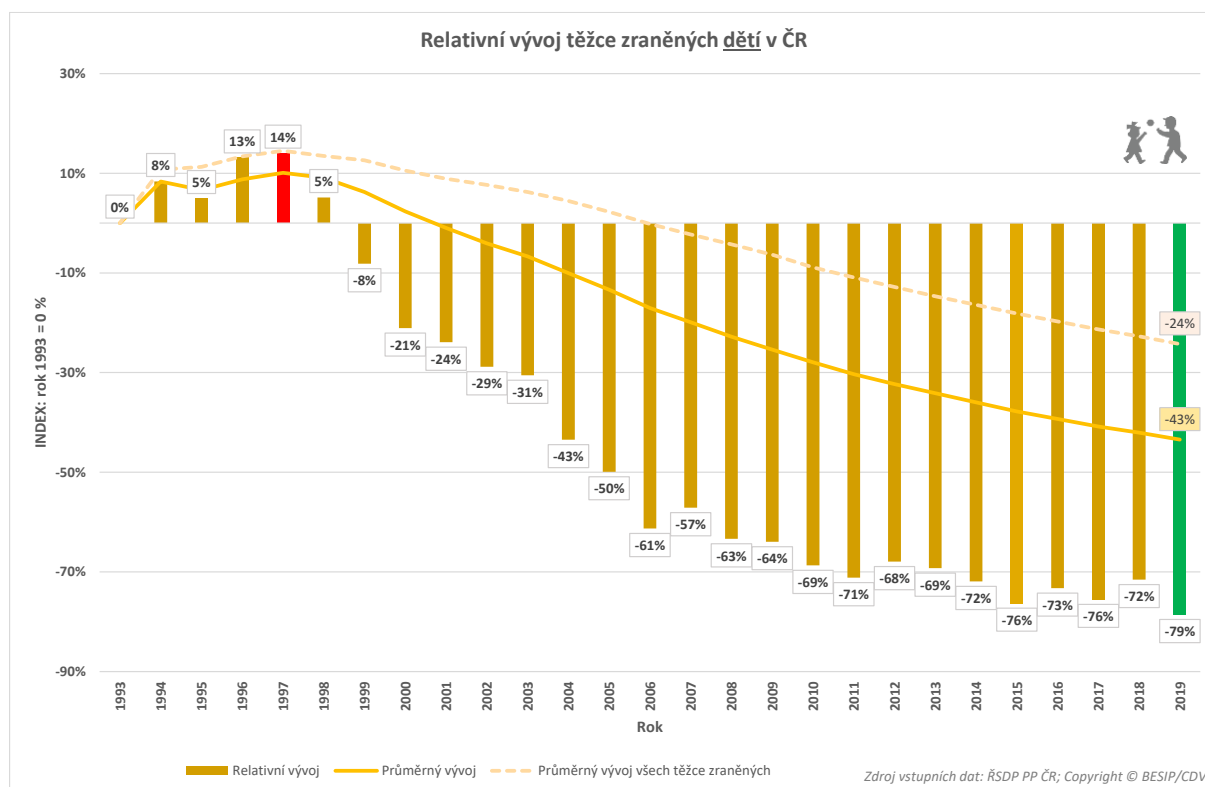
Vývoj počtu těžce zraněných dětí v ČR je zřejmý z grafu. Nejtragičtější byl rok 1997, kdy bylo těžce zraněno 601 dětí, naopak **nejméně dětí bylo těžce zraněno v roce 2019 (113 těžce zraněných dětí), v porovnání s předchozím rokem 2018 to bylo o 37 těžce zraněných dětí méně, tj. pokles o 25 %.**



### 3.3.2 Relativní vývoj

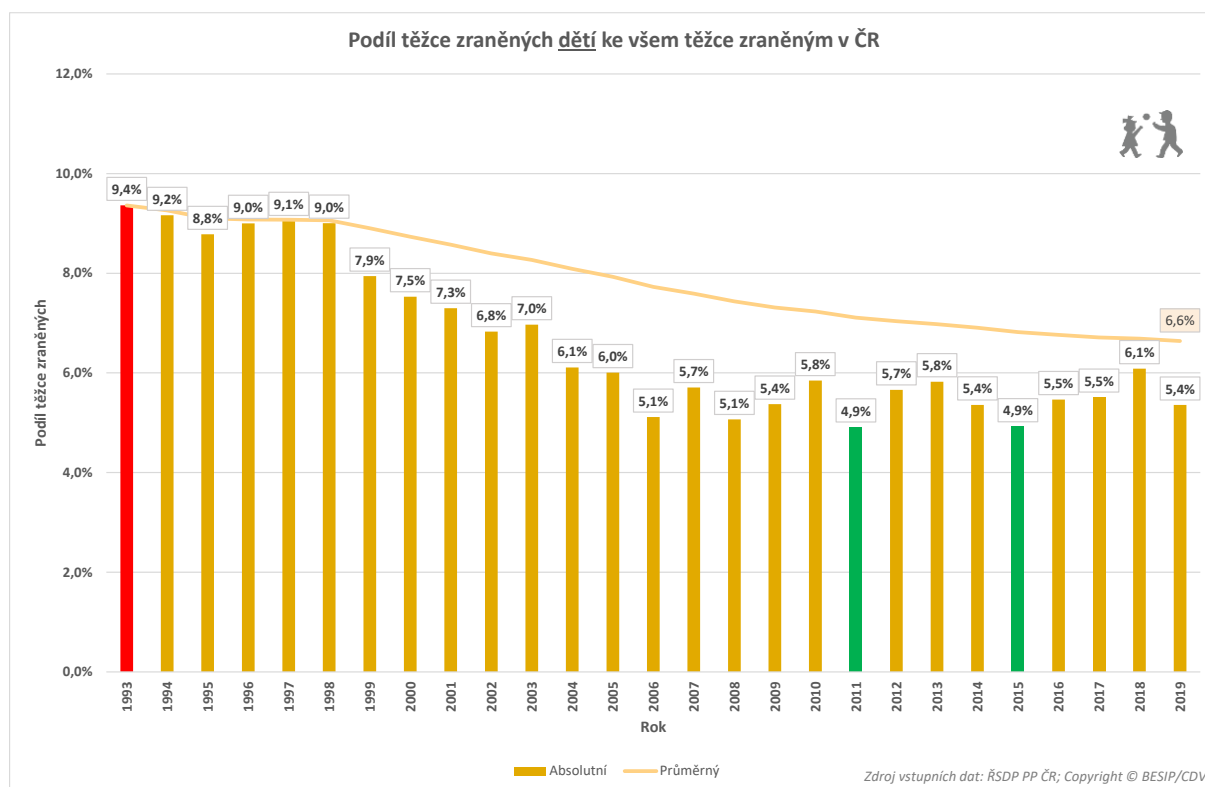
Z relativního vývoje je zřejmá sestupná tendence. **Nejméně těžce zraněných dětí bylo evidováno v roce 2019 (o 79 % méně oproti roku 1993), nejvíce pak v roce 1997. V celém období byl zaznamenán průměrný pokles těžce zraněných dětí o 43 %.**

Průměrný pokles všech těžce zraněných osob pak činil 24 %.



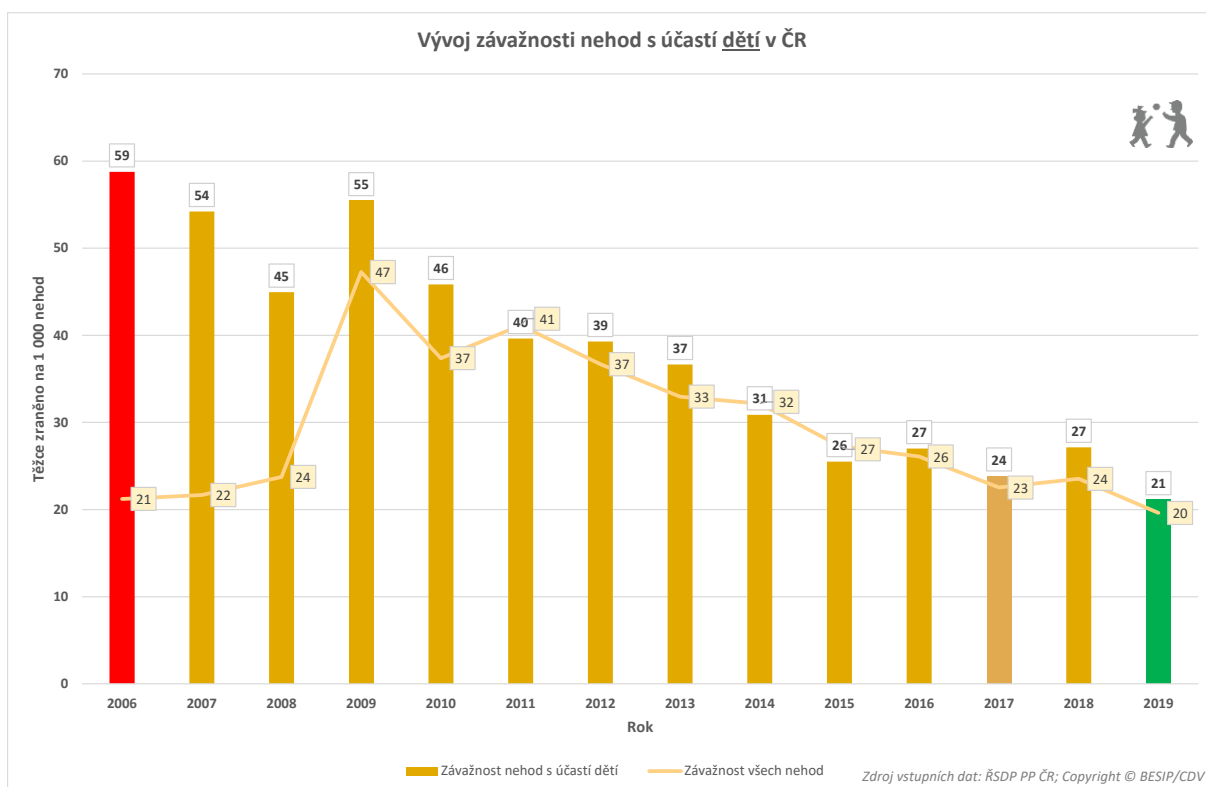
### 3.3.3 Podíl na všech těžce zraněných

Na celkovém počtu těžce zraněných osob v období 1993–2019 činil podíl dětí 6,6 %, což znamená, že přibližně každá 15. těžce zraněná osoba při dopravní nehodě byla dítětem. V roce 1993 byl podíl těžce zraněných dětí nejvyšší (9,4 %), naopak v letech 2011 a 2015 nejnižší (4,9 %). V roce 2019 činil podíl dětí na všech těžce zraněných osobách 5,4 %.



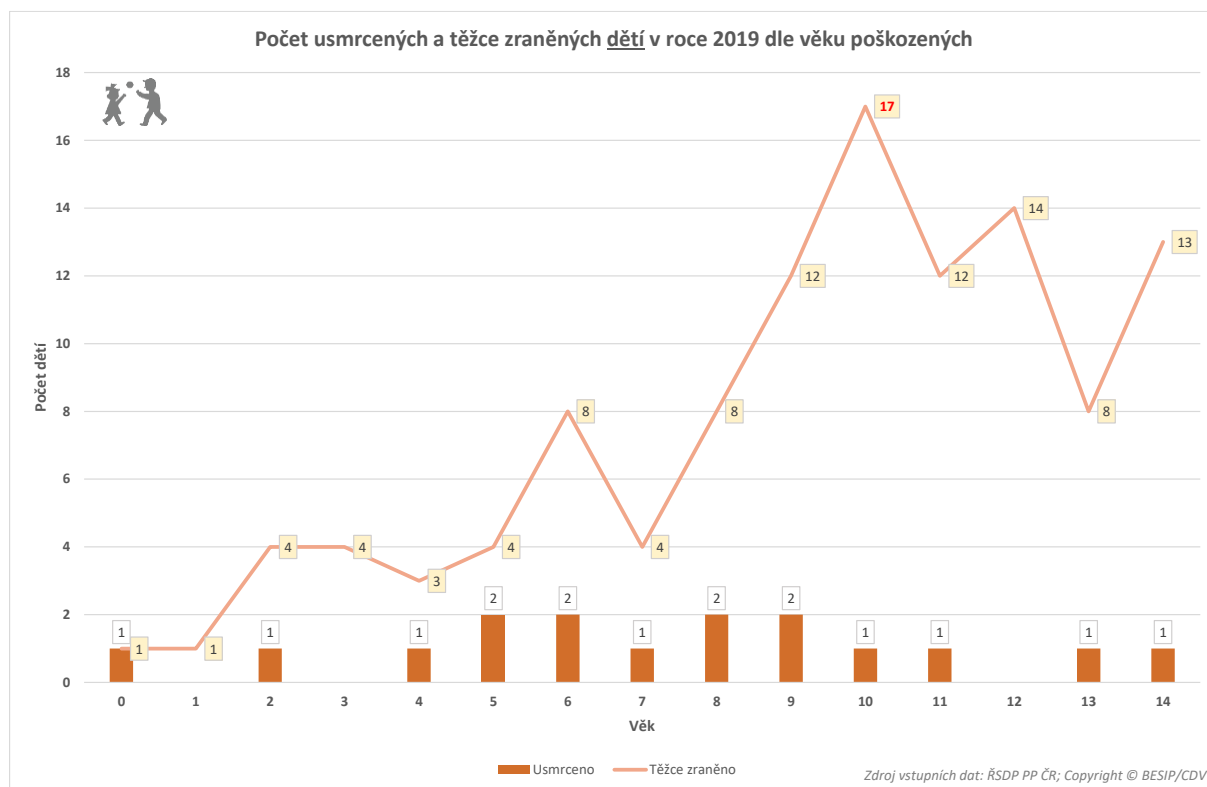
### 3.3.4 Závažnost nehod

Závažnost nehod je v daném případě daná počtem těžce zraněných osob na 1 000 nehod. **V roce 2019 bylo evidováno 21 těžce zraněných dětí na 1 000 těchto nehod**, což byla nejnižší závažnost evidovaná ve sledovaném období. Oproti všem nehodám však tyto nehody vykazují stále vyšší závažnost – viz graf. Nejvyšší závažnost (59 těžce zraněných dětí na 1 000 nehod) byla evidovaná v roce 2006.



## 4. Věk dětí

**Nejvíce těžce zraněných dětí při dopravních nehodách (17) bylo ve věku 10 let, co se týká usmrcených dětí, nejvíce (2) jich bylo evidováno v kategorii 5, 6, 8 a 9 let.** Detailní informace jsou obsahem uvedeného grafu.



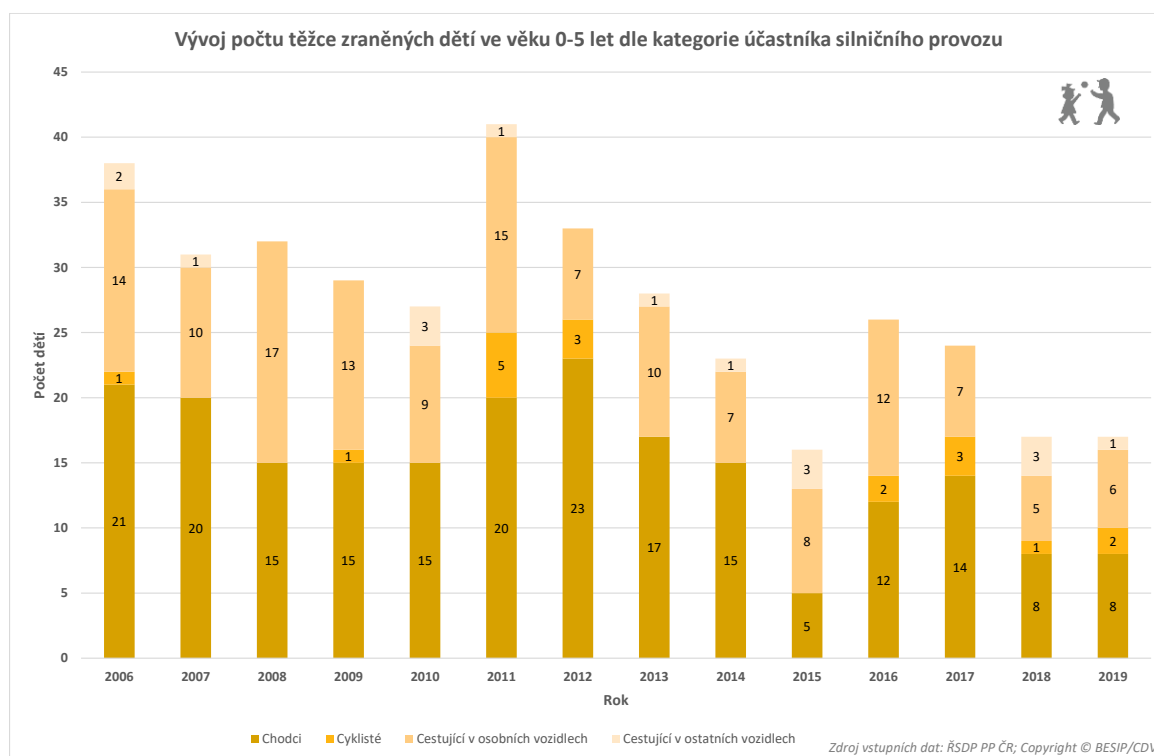
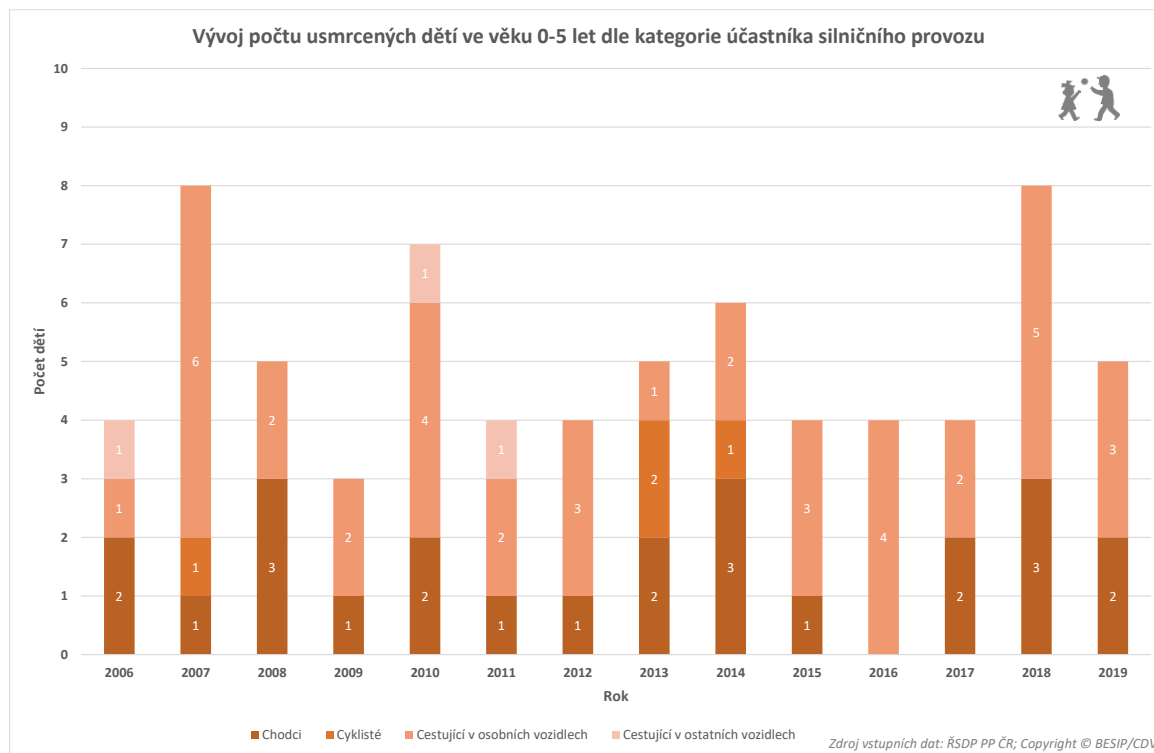
V dalších podkapitolách je věk dětí rozdělen do třech kategorií **dle věku** (0 až 5 let, 6 až 10 let a 11 až 14 let) a do kategorií **dle účastníka silničního provozu** (chodci, cyklisté, cestující v osobních vozidlech a cestující v ostatních vozidlech). Tyto kategorie jsou sledovány z hlediska dlouhodobého vývoje usmrcených a těžce zraněných osob.





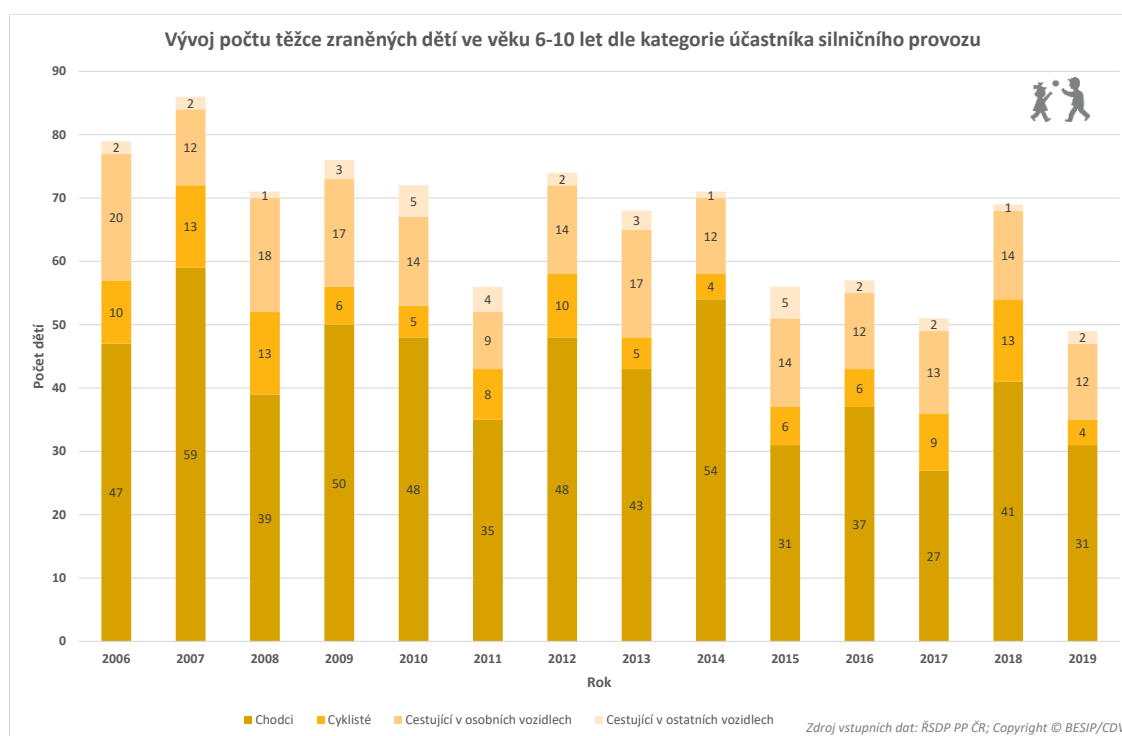
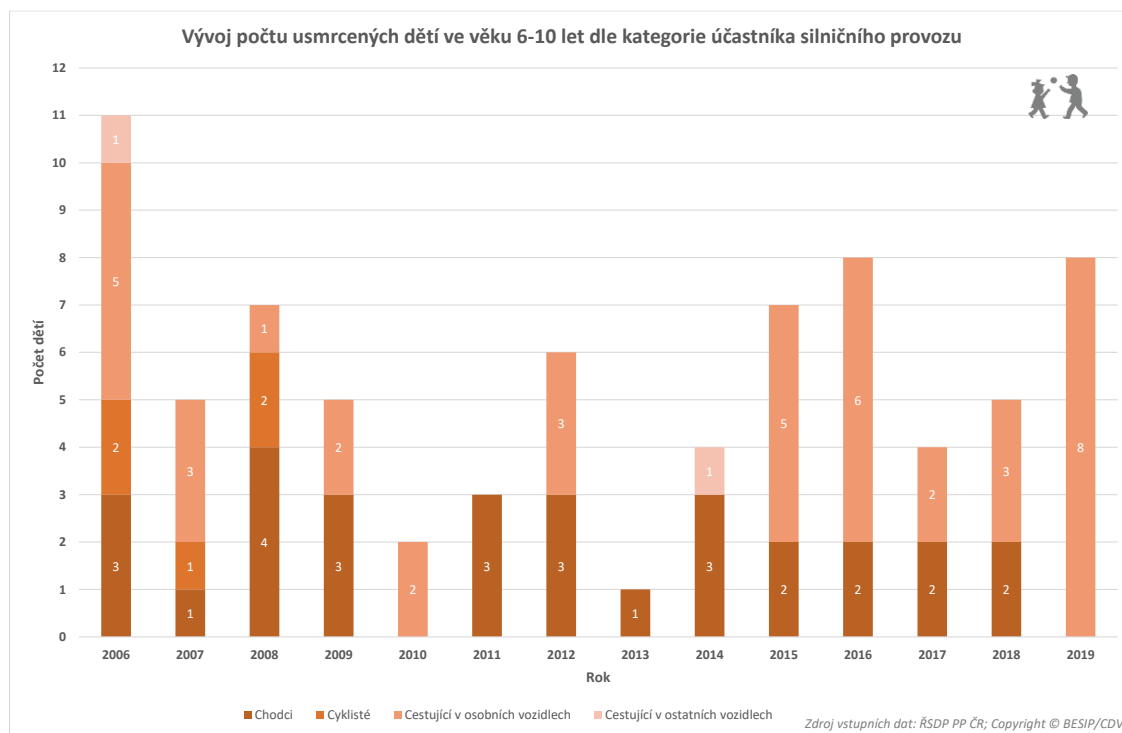
## 4.1 Věková kategorie 0-5 let

V následujících dvou grafech je uveden vývoj počtu usmrcených, resp. těžce zraněných dětí ve věku 0 až 5 let. Vývoj počtu usmrcených dětí v daném období nevykazuje zřejmý trend, zatímco u těžce zraněných dětí je patrný pokles, a to zejména u chodců a cestujících v osobních automobilech.



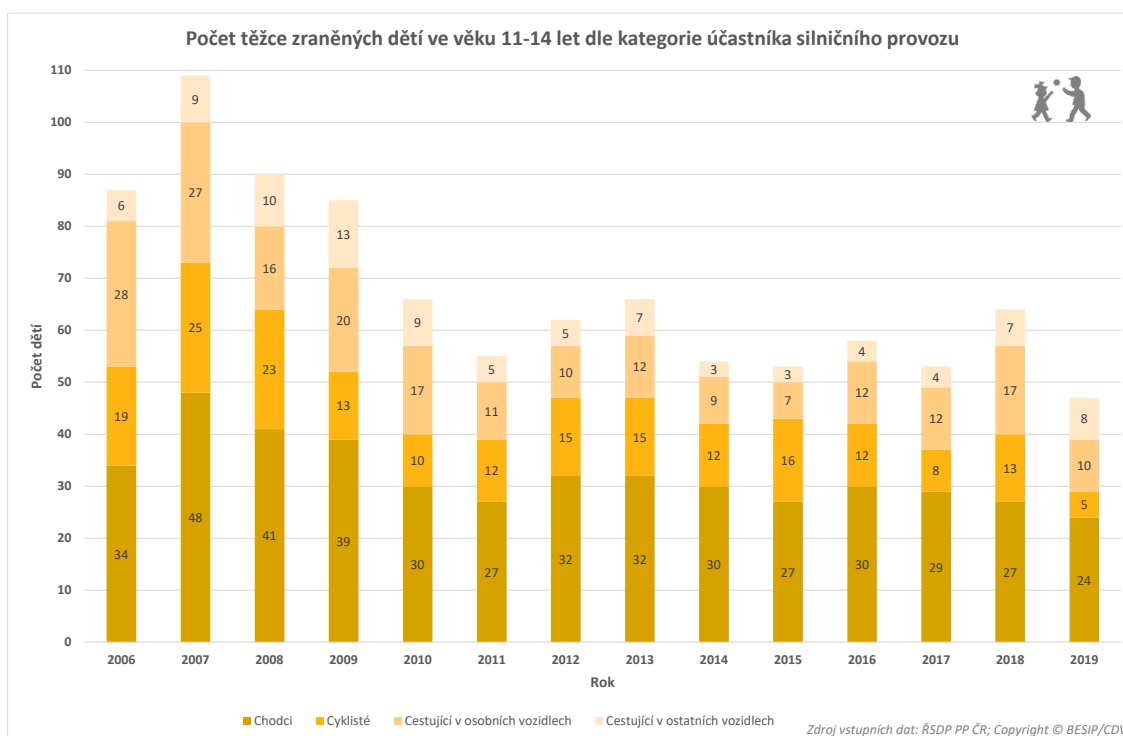
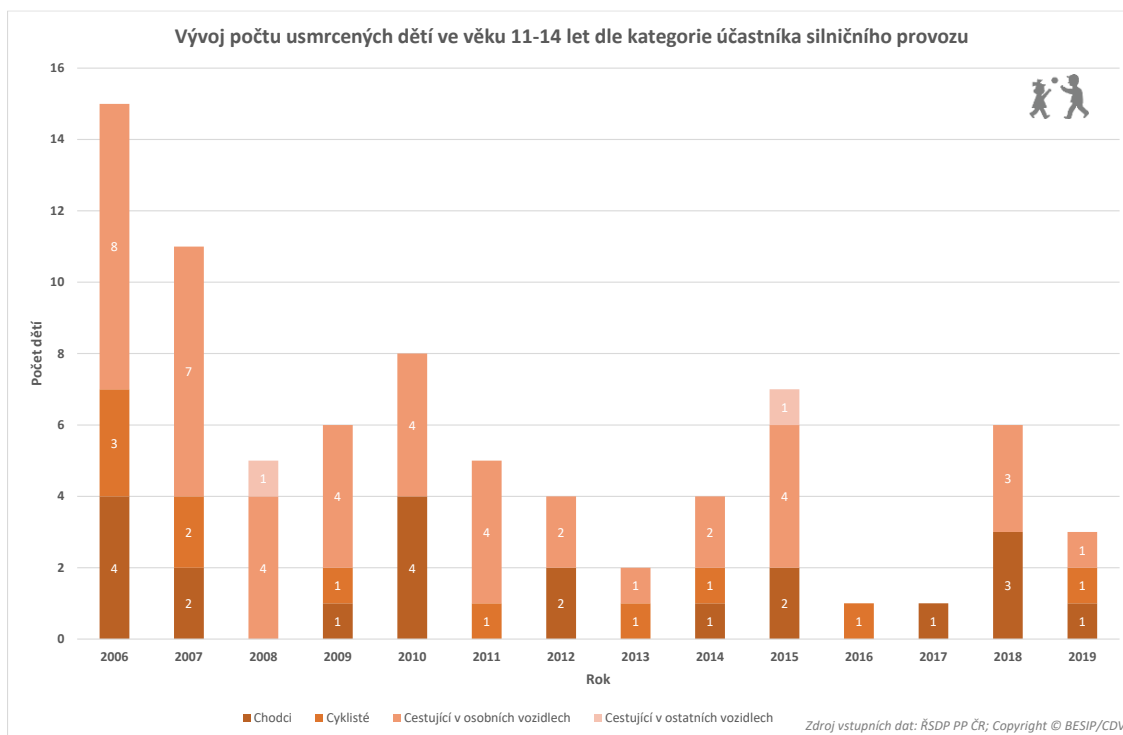
## 4.2 Věková kategorie 6-10 let

V následujících dvou grafech je uveden vývoj počtu usmrcených, resp. těžce zraněných dětí ve věku 6 až 10 let. Vývoj počtu usmrcených dětí v daném období nevykazuje zřejmý trend (pozn.: **v roce 2019 byl nejvyšší počet usmrcených dětí ve věku 6 až 10 let v osobních automobilech** – celkem 8 dětí), zatímco u těžce zraněných dětí je patrný pokles téměř u všech kategorií (výjimkou byl rok 2018).



### 4.3 Věková kategorie 11-14 let

V následujících dvou grafech je uveden vývoj počtu usmrcených, resp. těžce zraněných dětí ve věku 11 až 14 let. **Ve sledovaném období je patrný celkový pokles usmrcených i těžce zraněných dětí**, u usmrcených jednotlivé kategorie značně kolísají, u těžce zraněných dětí je patrný pokles téměř u všech kategorií účastníka silničního provozu.



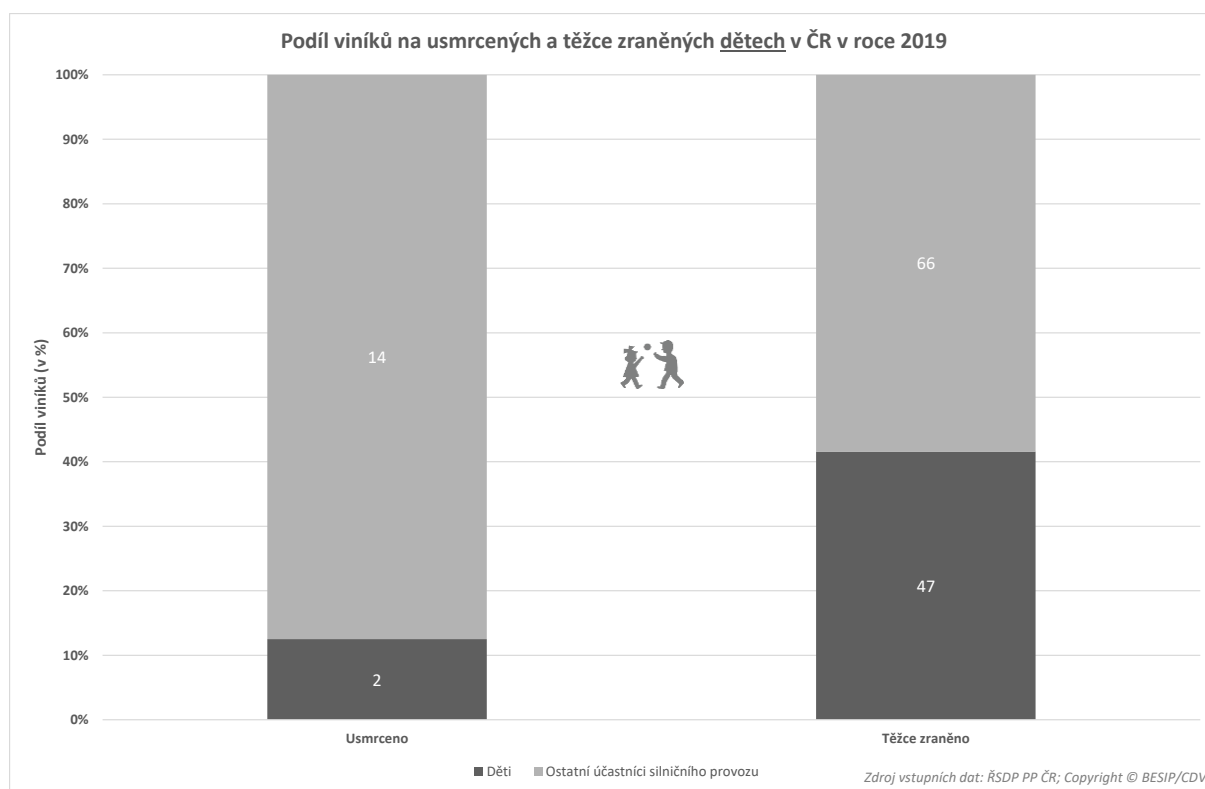
## 5. Kategorie

Tato kapitola se zaměřuje na vážné následky dopravních nehod s účastí dětí z pohledu kategorie osob, viníků a poškozených, dále členěných na jednotlivé kategorie účastníků silničního provozu.

### 5.1 Viníci

#### 5.1.1 Děti vs. ostatní účastníci silničního provozu

Z 16 usmrcených dětí byly v roce 2019 usmrceny 2 děti vlastní vinou (13% podíl), 14 dětí bylo usmrceno cizím zaviněním, tzn. jiným účastníkem silničního provozu. V případě těžce zraněných bylo 47 dětí těžce zraněno vlastní vinou (tj. 42%), dalších 66 dětí pak bylo těžce zraněno jiným účastníkem silničního provozu. Detailní informace jsou obsahem následujících podkapitol.



### 5.1.2 Usmrcení - zaviněno dětmi

V období let 2010–2019 bylo usmrceno 91 dětí, z toho 15 vlastní vinou, tj. 11 %. V roce 2019 bylo usmrceno 16 dětí, z toho 2 vlastní vinou, tj. 13 %. V daných případech se jednalo o dítě – chodce a cyklistu. Vývoj usmrčených dětí z pohledu kategorie účastníka silničního provozu a zavinění je zřejmý z uvedené tabulky.

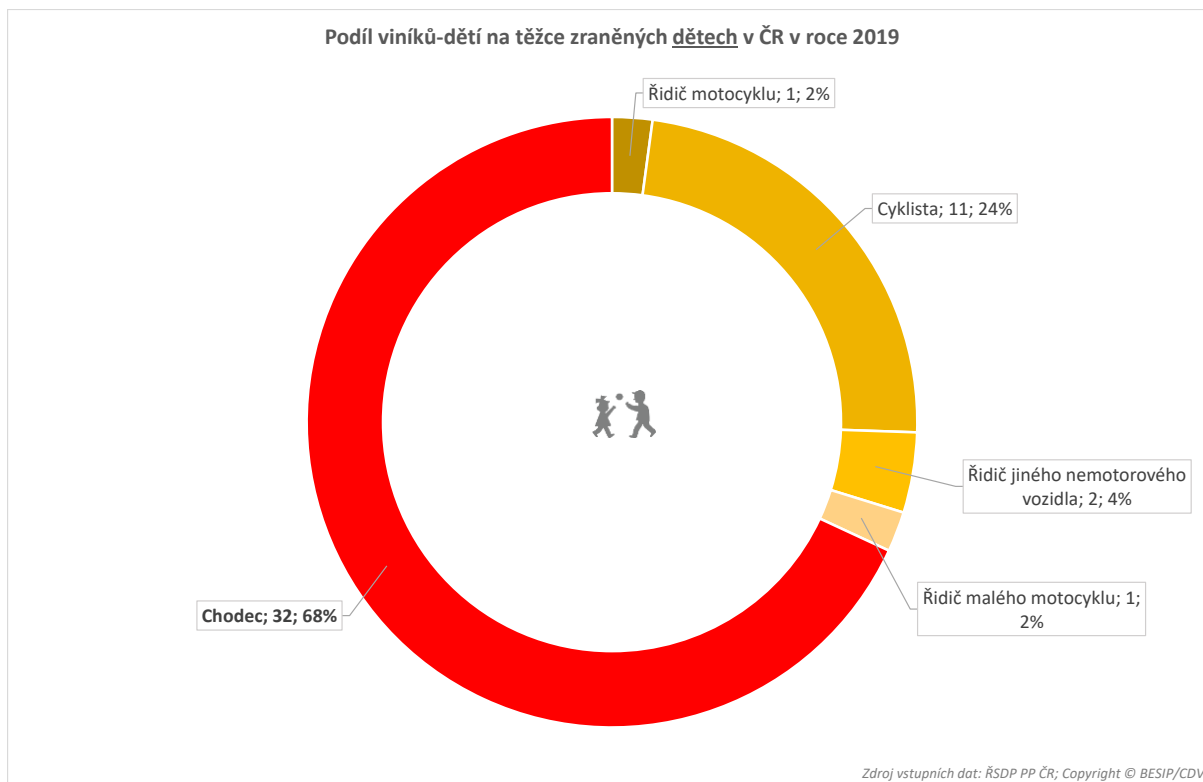
Usmrcené děti	ve vozidlech	chodců	celkem	z toho zaviněno dítětem			podíl zavinění dítětem		
				ve vozidlech	chodců	celkem	ve vozidlech	chodců	celkem
2010	11	6	17	1	3	4	9%	50%	24%
2011	8	4	12	1	0	1	13%	0%	8%
2012	8	6	14	0	2	2	0%	33%	14%
2013	5	3	8	1	0	1	20%	0%	13%
2014	7	7	14	1	1	2	14%	14%	14%
2015	13	5	18	0	1	1	0%	20%	6%
2016	11	2	13	1	0	1	9%	0%	8%
2017	4	5	9	0	0	0	0%	0%	0%
2018	11	8	19	0	1	1	0%	13%	5%
2019	13	3	16	1	1	2	8%	33%	13%
<b>CELKEM</b>	<b>91</b>	<b>49</b>	<b>140</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>15</b>	<b>7%</b>	<b>18%</b>	<b>11%</b>
meziročně	2	-5	-3	1	0	1	8%	21%	7%
	18%	-63%	-16%						

Pozn.: Cyklisté jsou evidováni v kategorii „ve vozidlech“.



### 5.1.3 Těžce zranění - zaviněno dětmi

Jak bylo uvedeno výše, vlastní vinou bylo těžce zraněno 47 dětí, tj. 42 %. **Ve 2/3 případů byli viníci chodci (32 těžce zraněných, 68 %), podíl viníků cyklistů pak činil přibližně čtvrtinu (11 těžce zraněných, 24 %).** Detailní informace jsou uvedeny v grafu níže.



## 5.2 Poškození

Níže uvedené podkapitoly bilancují následky vážných dopravních nehod s účastí dětí z pohledu kategorie poškozených účastníků silničního provozu.

### 5.2.1 Intravilán vs. extravilán

Zatímco jedna čtvrtina dětí (25 %) byla usmrcena v intravilánu (v extravilánu 75 %), v oblasti těžce zraněných dětí byla situace opačná, v intravilánu bylo těžce zraněno více dětí (68 %), zatímco v extravilánu 32 %.

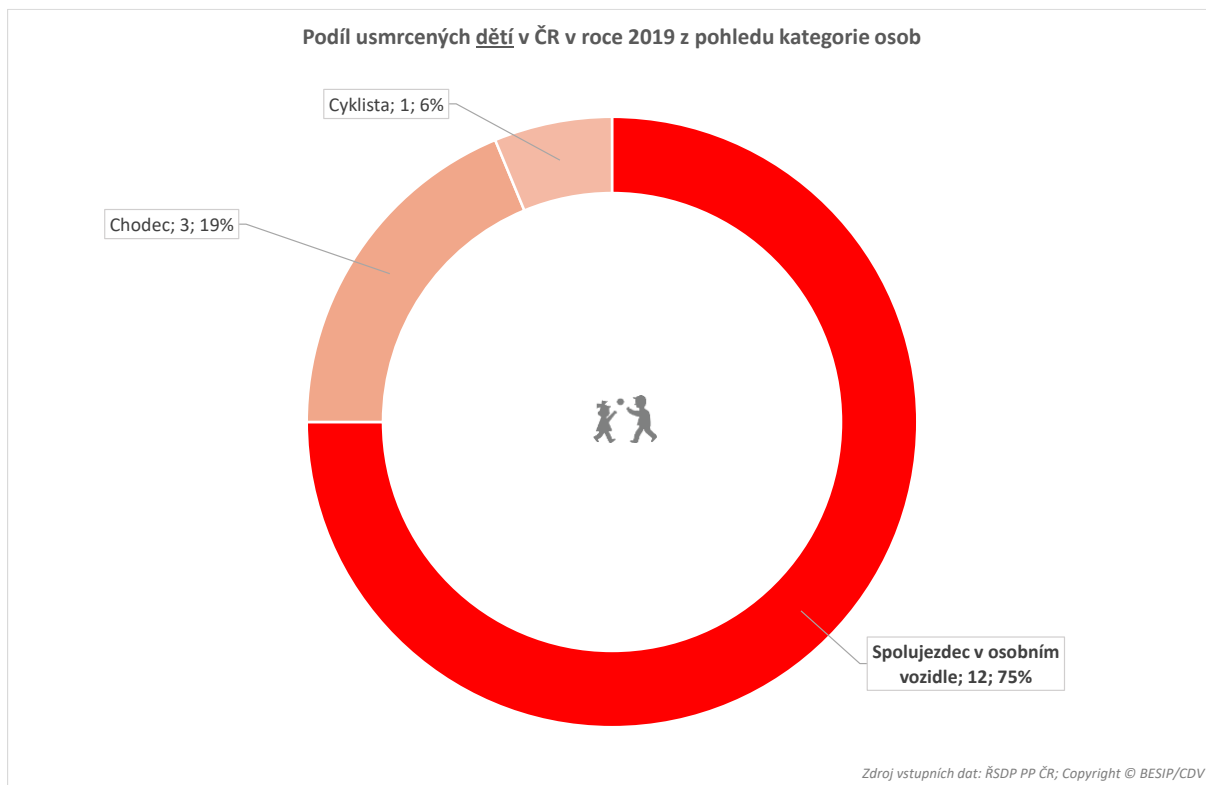
Detailní informace z pohledu jednotlivých kategorií účastníků silničního provozu jsou obsahem uvedené tabulky.

Děti 2019; poškození	Počet						Podíl			
	Celkem		Intravilán		Extravilán		Usmrceno		Těžce zraněno	
	Usmrceno	Těžce zraněno	Usmrceno	Těžce zraněno	Usmrceno	Těžce zraněno	intravilán	extravilán	intravilán	extravilán
Spolujezdec v osobním vozidle	12	28	2	3	10	25	17%	83%	11%	89%
Chodec	3	63	2	59	1	4	67%	33%	94%	6%
Cyklista	1	9	0	8	1	1	0%	100%	89%	11%
Spolujezdec na motocyklu	0	5	0	1	0	4			20%	80%
Spolujezdec na jízdním kole	0	2	0	2	0	0			100%	0%
Řidič jiného nemotorového vozidla	0	2	0	0	0	2			0%	100%
Řidič motocyklu	0	1	0	1	0	0			100%	0%
Řidič mopedu	0	1	0	1	0	0			100%	0%
Cestující v autobusu	0	1	0	1	0	0			100%	0%
Řidič malého motocyklu	0	1	0	1	0	0			100%	0%
<b>Celkem</b>	<b>16</b>	<b>113</b>	<b>4</b>	<b>77</b>	<b>12</b>	<b>36</b>	<b>25%</b>	<b>75%</b>	<b>68%</b>	<b>32%</b>



### 5.2.2 Usmrcení - celkem

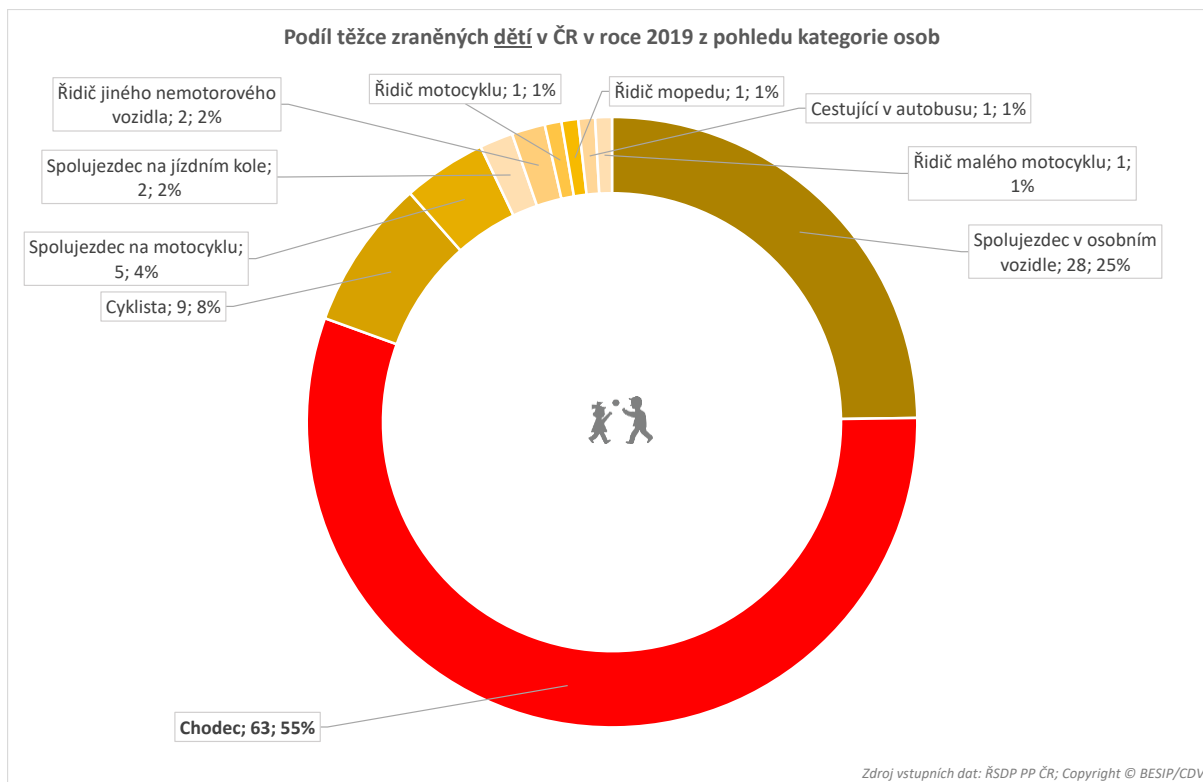
**Tři čtvrtiny usmrcených dětí (12 usmrcených, 75% podíl) byli spolujezdci v osobních vozidlech. Další 3 usmrcené děti byly chodci (19% podíl) a jedno usmrcené dítě byl cyklista.**





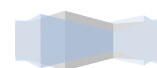
### 5.2.3 Těžce zranění - celkem

Více než polovina těžce zraněných dětí (63 těžce zraněných, 55% podíl) **byli chodci**. S 25% podílem následují spolujezdci v osobních vozidlech (28 těžce zraněných), 8% podíl s 9 těžce zraněnými dětmi připadá na cyklisty.

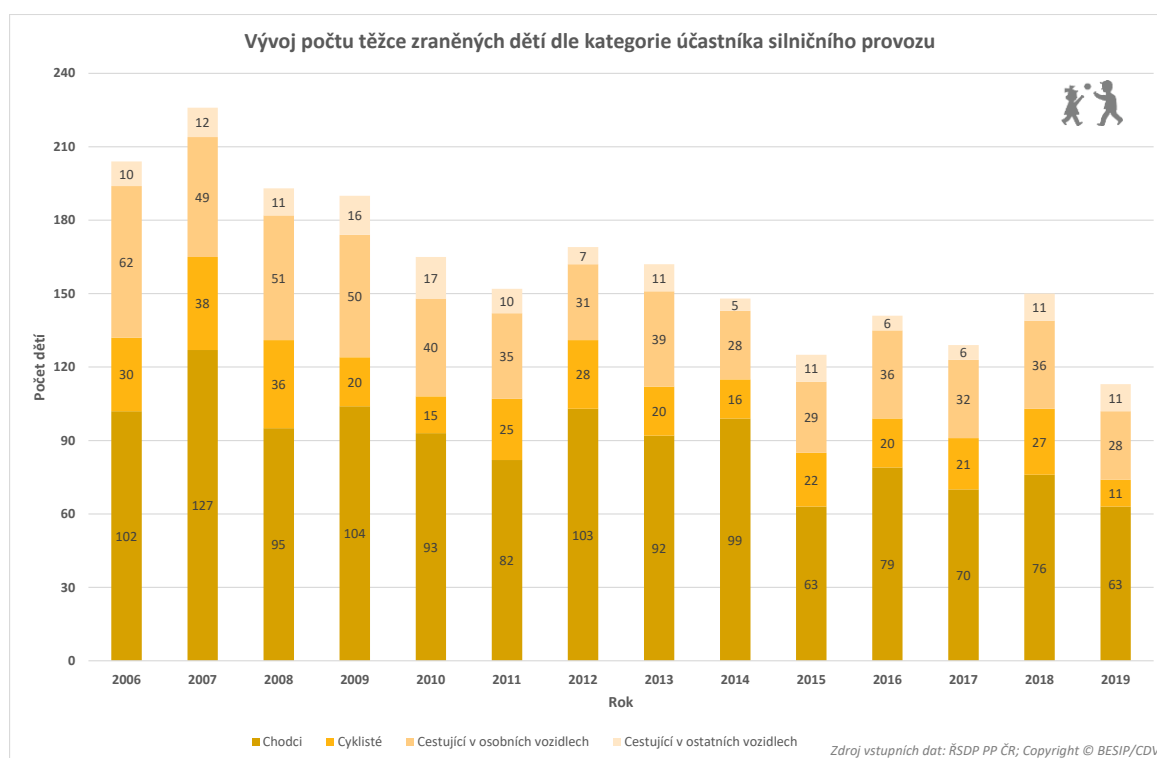
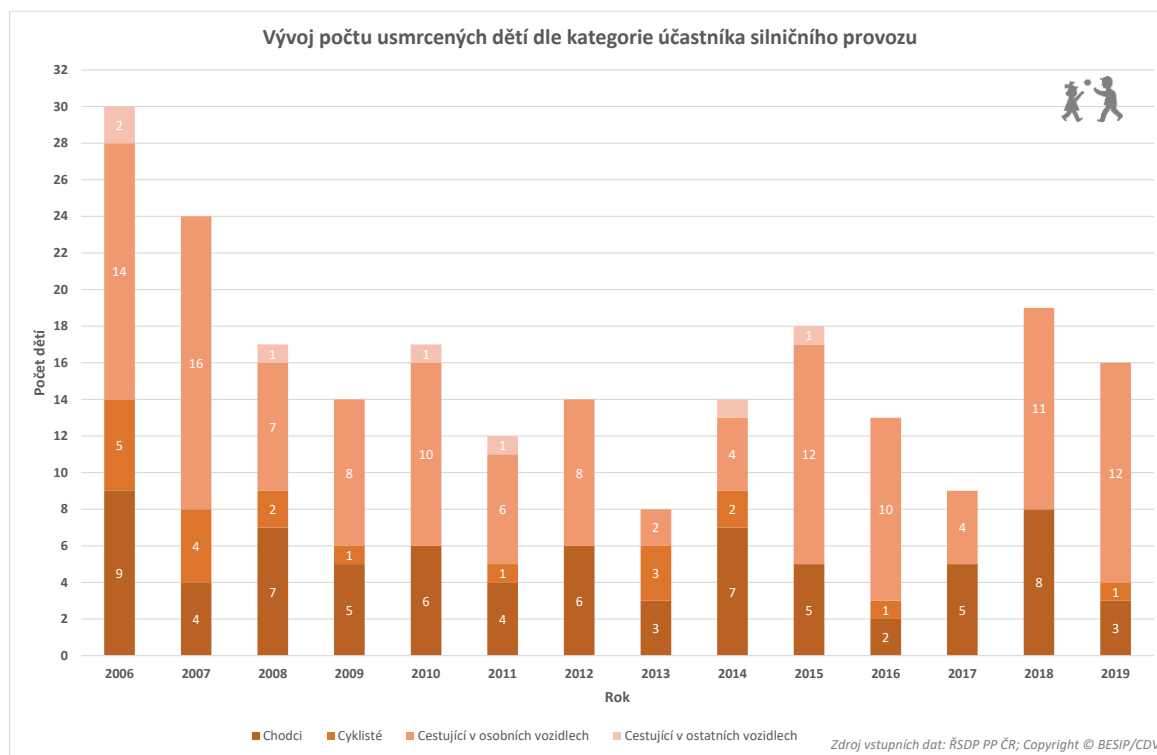


### 5.2.4 Vývoj v jednotlivých letech dle kategorií

V této podkapitole jsou poškození rozděleni do čtyřech kategorií **dle účastníka silničního provozu** (chodci, cyklisté, cestující v osobních vozidlech a cestující v ostatních vozidlech). Tyto kategorie jsou sledovány z hlediska dlouhodobého vývoje usmrcených a těžce zraněných osob.



V následujících dvou grafech je uveden vývoj počtu usmrcených, resp. těžce zraněných dětí v jednotlivých kategoriích. Ve sledovaném období (2006 až 2019) je patrný celkový pokles usmrcených dětí do roku 2013, pak počty značně kolísají. U těžce zraněných dětí je patrný pokles téměř u všech kategorií účastníka silničního provozu.



## 6. Infrastruktura

Tato kapitola se zaměřuje na vážné následky dopravních nehod s účastí dětí z pohledu druhu komunikace a směrových poměrů komunikace.

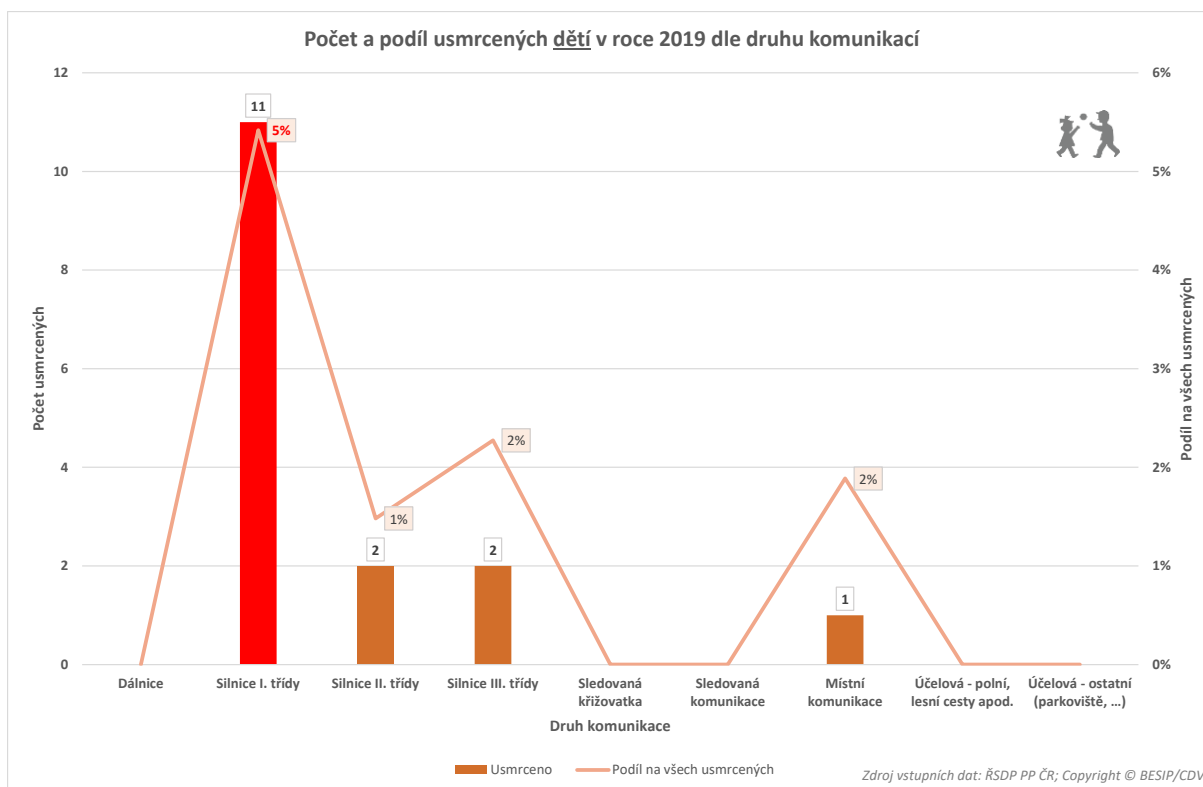
### 6.1 Druh komunikace

Detailní srovnání nehod s účastí dětí s vážnými následky z pohledu druhu komunikací obsahuje níže uvedená tabulka a následující podkapitoly.

Děti; 2019	Počet		Podíl		Celkem	
	Usmrceno	Těžce zraněno	Podíl na všech usmrcených	Podíl na všech těžce zraněných	Usmrceno	Těžce zraněno
Dálnice	0	0	0%	0%	31	83
Silnice I. třídy	11	26	5%	5%	203	510
Silnice II. třídy	2	17	1%	3%	135	495
Silnice III. třídy	2	19	2%	5%	88	357
Sledovaná křižovatka	0	2	0%	3%	5	73
Sledovaná komunikace	0	4	0%	3%	27	140
Místní komunikace	1	43	2%	10%	53	432
Účelová - polní, lesní cesty apod.	0	0	0%	0%	3	3
Účelová - ostatní (parkoviště, ...)	0	2	0%	12%	2	17
<b>Celkem</b>	<b>16</b>	<b>113</b>	<b>3%</b>	<b>5%</b>	<b>547</b>	<b>2 110</b>

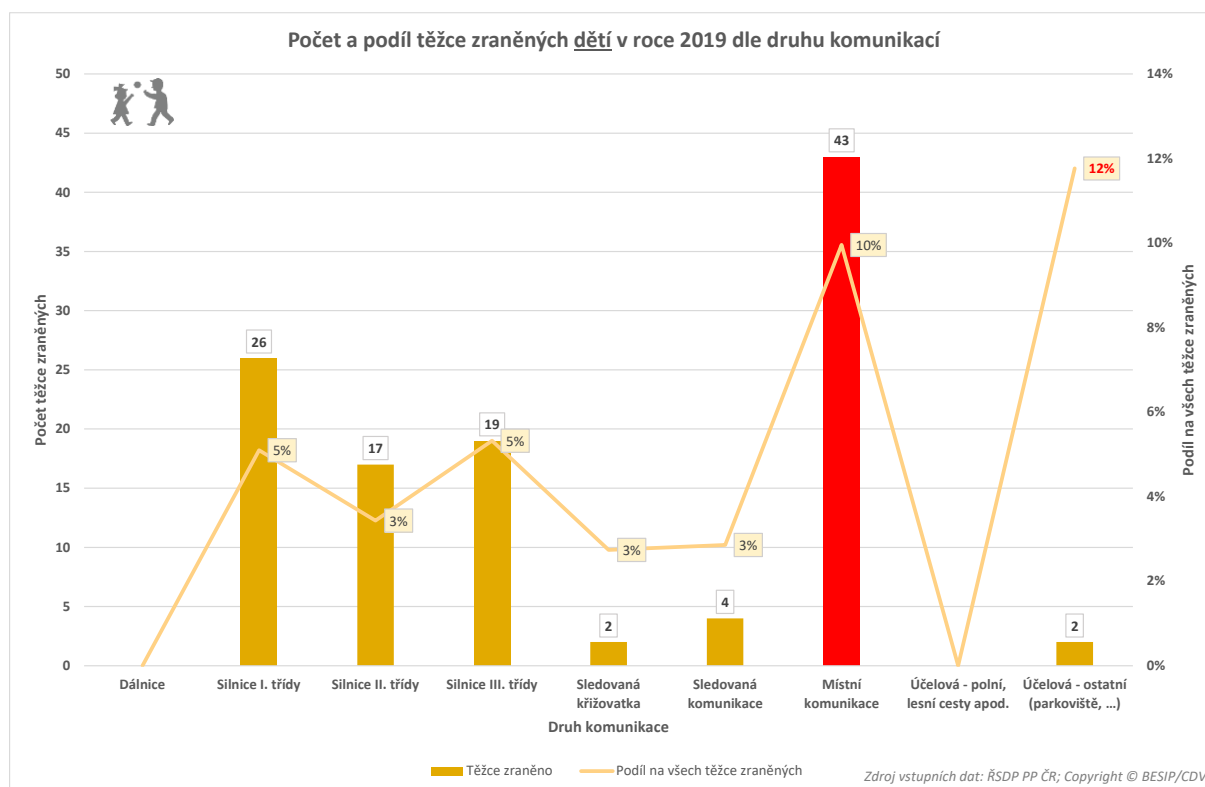
#### 6.1.1 Usmrcení

**Nejvíce dětí (11) bylo usmrceno na silnicích I. třídy.** Z grafu je zřejmé, na kterých druzích komunikací bylo usmrceno kolik dětí, resp. také kolika % se na všech usmrcených podílely.



### 6.1.2 Těžce zranění

**Nejvíce dětí (43) bylo těžce zraněno na místních komunikacích.** Na tomto druhu komunikace byl evidován druhý nejvyšší podíl těžce zraněných dětí (10 %) na všech těžce zraněných osobách (nejvíce, 12 % jich bylo evidováno na účelových komunikacích). Z grafu je zřejmé, na kterých druzích komunikací bylo těžce zraněno kolik dětí, resp. také kolika % se na všech těžce zraněných podílely.



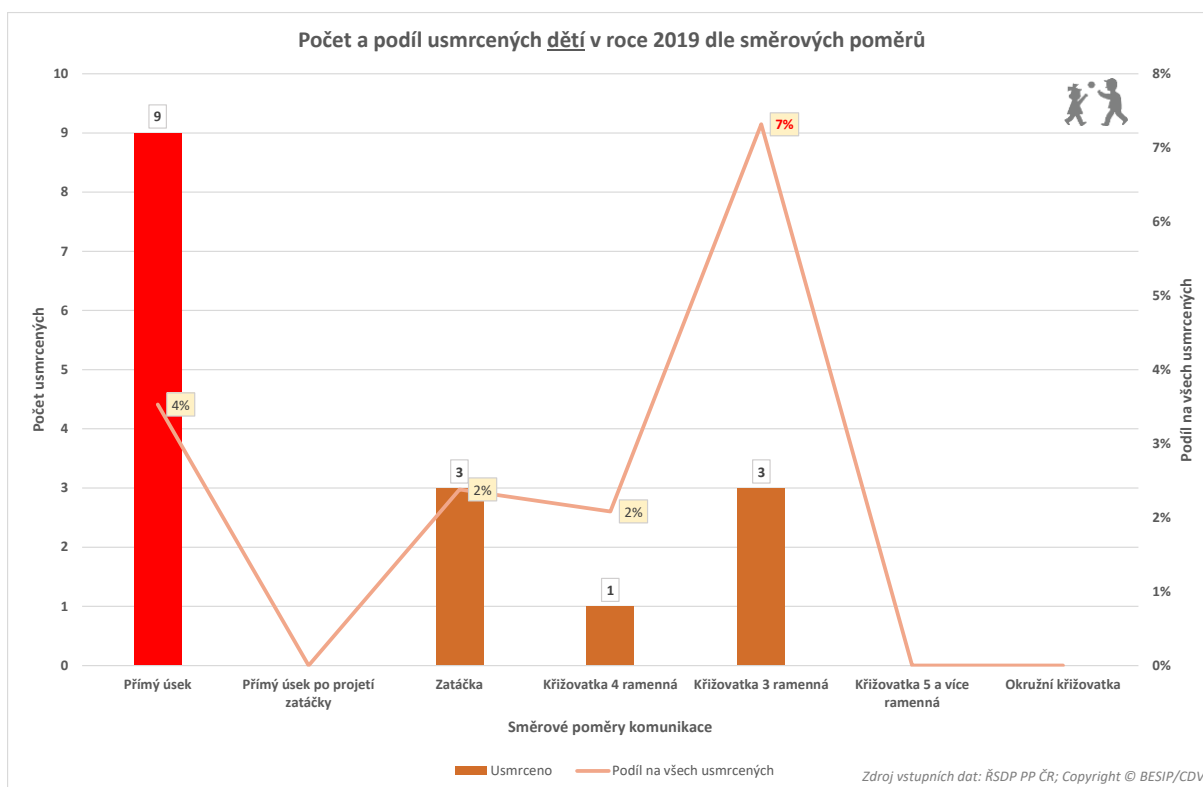
## 6.2 Směrové poměry komunikace

Detailní srovnání nehod s účastí dětí s vážnými následky z pohledu směrových poměrů komunikací obsahuje níže uvedená tabulka a následující podkapitoly.

Děti; 2019	Počet		Podíl		Celkem	
	Usmrceno	Těžce zraněno	Podíl na všech usmrcených	Podíl na všech těžce zraněných	Usmrceno	Těžce zraněno
Přímý úsek	9	68	4%	7%	255	915
Přímý úsek po projetí zatáčky	0	8	0%	4%	74	210
Zatáčka	3	15	2%	4%	126	403
Křižovatka 4 ramenná	1	10	2%	4%	48	285
Křižovatka 3 ramenná	3	11	7%	4%	41	268
Křižovatka 5 a více ramenná	0	0	0%	0%	1	3
Okružní křižovatka	0	1	0%	4%	2	26
<b>Celkem</b>	<b>16</b>	<b>113</b>	<b>3%</b>	<b>5%</b>	<b>547</b>	<b>2 110</b>

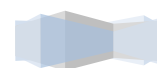
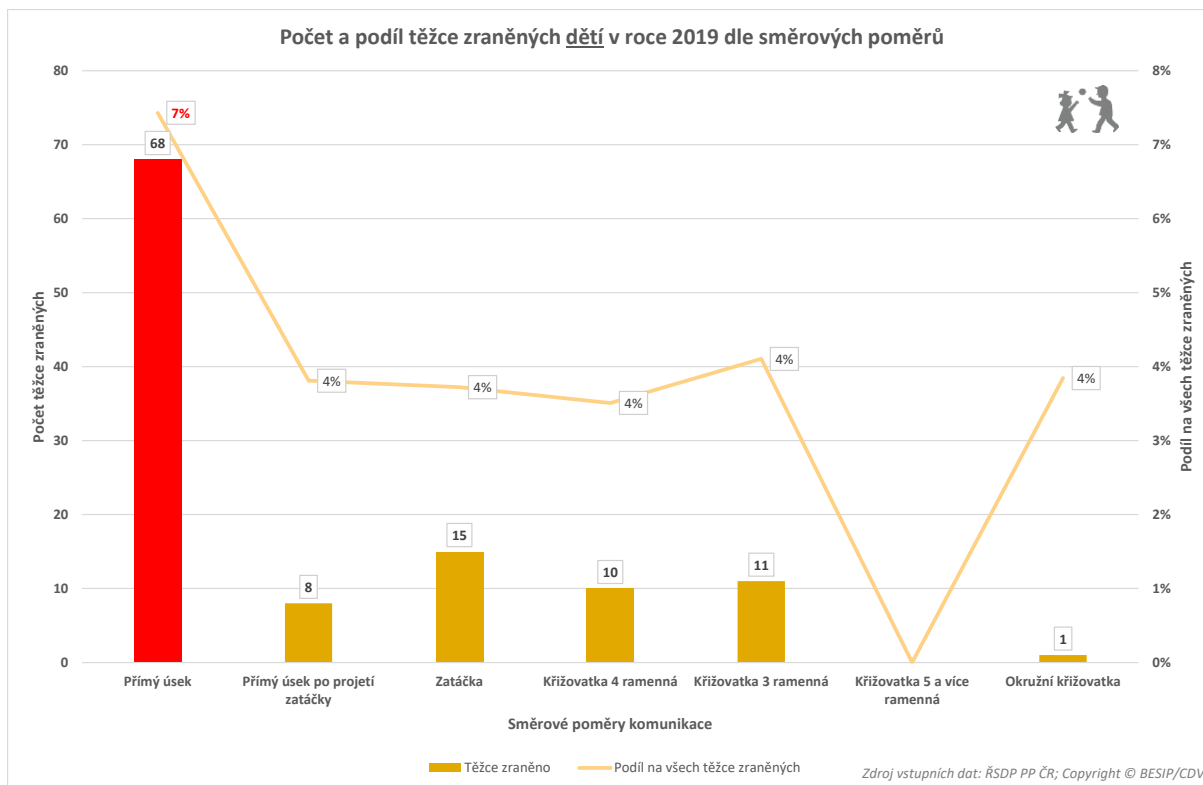
### 6.2.1 Usmrcení

Nejvíce dětí bylo z pohledu směrových poměrů usmrceno na přímých úsecích (9 dětí, 4% podíl na všech usmrcených osobách na přímých úsecích). Z grafu je zřejmé, na kterých úsecích bylo usmrceno kolik dětí, resp. také kolika % se na všech usmrcených podílely.



## 6.2.2 Těžce zranění

Nejvíce dětí bylo z pohledu směrových poměrů těžce zraněno na přímých úsecích (68 dětí, 7% podíl na všech těžce zraněných osobách na přímých úsecích). Z grafu je zřejmé, na kterých úsecích bylo těžce zraněno kolik dětí, resp. také kolika % se na všech těžce zraněných podílely.



## 7. Časové srovnání usmrčených a těžce zraněných

Tato kapitola se zaměřuje na vážné následky dopravních nehod s účastí dětí z časového pohledu.

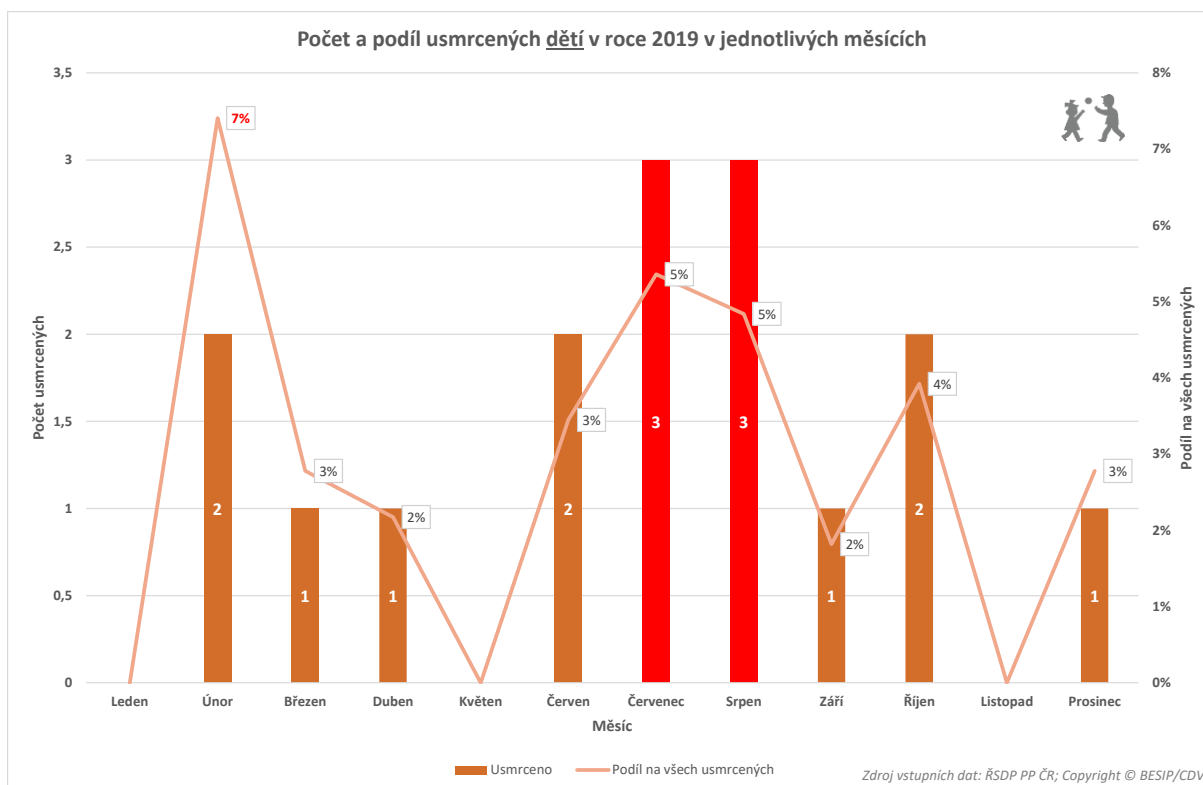
### 7.1 Měsíční srovnání

Detailní srovnání nehod s účastí dětí s vážnými následky z pohledu jednotlivých měsíců obsahuje níže uvedená tabulka a následující podkapitoly.

Děti; 2018	Počet		Podíl		Celkem	
	Usmrčeno	Těžce zraněno	Podíl na všech usmrčených	Podíl na všech těžce zraněných	Usmrčeno	Těžce zraněno
Leden	0	4	0%	3%	25	119
Únor	2	6	7%	5%	27	119
Březen	1	11	3%	7%	36	160
Duben	1	4	2%	2%	46	183
Květen	0	6	0%	3%	41	176
Červen	2	17	3%	6%	58	277
Červenec	3	11	5%	5%	56	216
Srpen	3	10	5%	5%	62	217
Září	1	13	2%	7%	55	195
Říjen	2	13	4%	7%	51	186
Listopad	0	12	0%	8%	54	156
Prosinec	1	6	3%	6%	36	106
<b>Celkem</b>	<b>16</b>	<b>113</b>	<b>3%</b>	<b>5%</b>	<b>547</b>	<b>2 110</b>

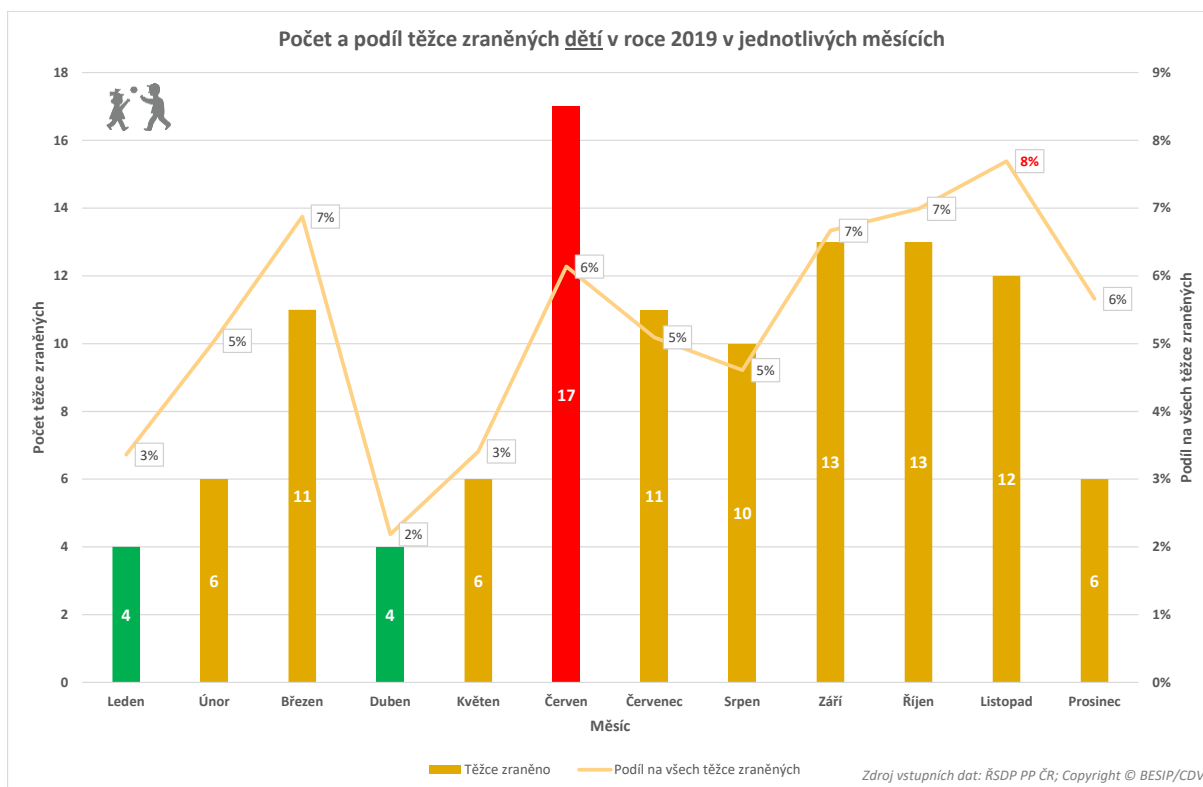
#### 7.1.1 Usmrčení

**Nejvíce dětí (3) bylo usmrčeno v červenci a srpnu**, naopak žádné děti nebyly usmrčeny v lednu, květnu a v listopadu. Nejvyšší podíl usmrčených dětí na všech usmrčených osobách byl evidován v únoru (7 %).



### 7.1.2 Těžce zranění

Nejvíce dětí (17) bylo těžce zraněno v červnu, naopak nejméně (4) v lednu a v dubnu. Nejvyšší podíl těžce zraněných dětí na všech těžce zraněných osobách byl evidován v listopadu (8 %).





## 7.2 Denní a hodinové srovnání

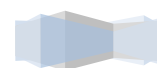
Detailní srovnání nehod s účastí dětí s vážnými následky z **pohledu dnů a hodin** obsahují níže uvedené tabulky a následující podkapitoly.

### 7.2.1 Dny a hodiny

#### 7.2.1.1 Usmrcení

**Nejvíce dětí (6) bylo usmrceno mezi 14. a 15. hodinou.** Co se týká dnů v týdnu, nejvíce dětí bylo při nehodách usmrceno v pátek (6 dětí), naopak nejméně (1 dítě) v úterý a ve čtvrtek.

Usmrceno	Pondělí	Úterý	Středa	Čtvrtek	Pátek	Sobota	Neděle	CELKEM
0 - 1 h								0
1 - 2 h								0
2 - 3 h								0
3 - 4 h								0
4 - 5 h	2							2
5 - 6 h								0
6 - 7 h								0
7 - 8 h				1				1
8 - 9 h			1		2			3
9 - 10 h								0
10 - 11 h					1			1
11 - 12 h						1		1
12 - 13 h							1	1
13 - 14 h								0
14 - 15 h		1	1		2		2	6
15 - 16 h					1			1
16 - 17 h								0
17 - 18 h								0
18 - 19 h								0
19 - 20 h								0
20 - 21 h						1		1
21 - 22 h								0
22 - 23 h								0
23 - 24 h								0
nezjištěno								0
<b>CELKEM</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>16</b>



## 7.2.1.2 Těžce zranění

**Nejvíce dětí (5) bylo těžce zraněno v pátek mezi 18. a 19. hodinou.** Z hlediska jednotlivých hodin bylo nejvíce dětí (21) těžce zraněno mezi 16. a 17. hodinou. Co se týká dnů v týdnu, nejvíce dětí bylo při nehodách těžce zraněno ve čtvrtek (20 dětí).

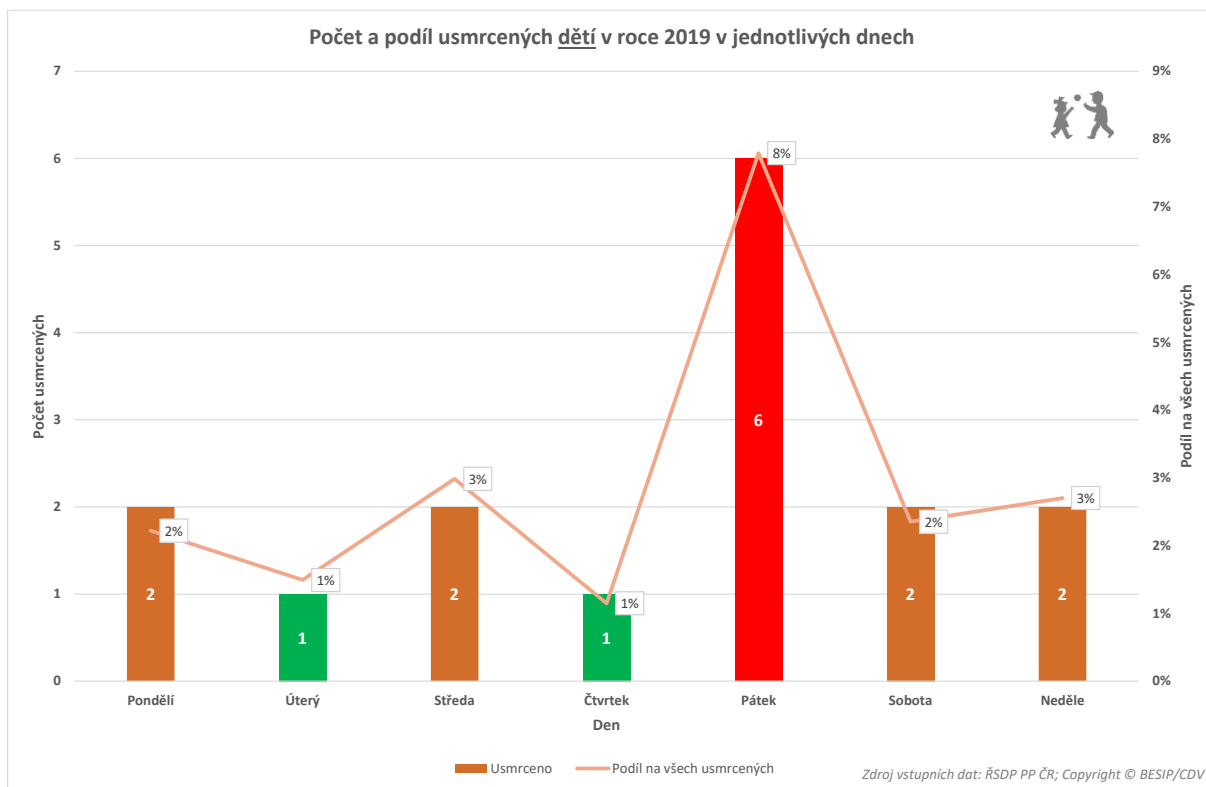
Těžce zraněno	Pondělí	Úterý	Středa	Čtvrtek	Pátek	Sobota	Neděle	CELKEM
0 - 1 h								0
1 - 2 h								0
2 - 3 h								0
3 - 4 h								0
4 - 5 h	1							1
5 - 6 h								0
6 - 7 h		1						1
7 - 8 h	3	1	2	2	2			10
8 - 9 h	1	1	1		1	2	1	7
9 - 10 h			1		1			2
10 - 11 h								0
11 - 12 h			1	1	1		1	4
12 - 13 h	1		2	2		1	1	7
13 - 14 h	2	2	2	4	1	1	1	13
14 - 15 h	1	2			1	2	1	7
15 - 16 h	2	3	1	3	1	3		13
16 - 17 h	3	3	4	4	2	2	3	21
17 - 18 h	2	1	1	2		1	1	8
18 - 19 h		1		2	5	1	1	10
19 - 20 h			1				1	2
20 - 21 h		2			1	1		4
21 - 22 h						3		3
22 - 23 h								0
23 - 24 h								0
nezjištěno								0
<b>CELKEM</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>16</b>	<b>20</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>11</b>	<b>113</b>



## 7.2.2 Denní srovnání

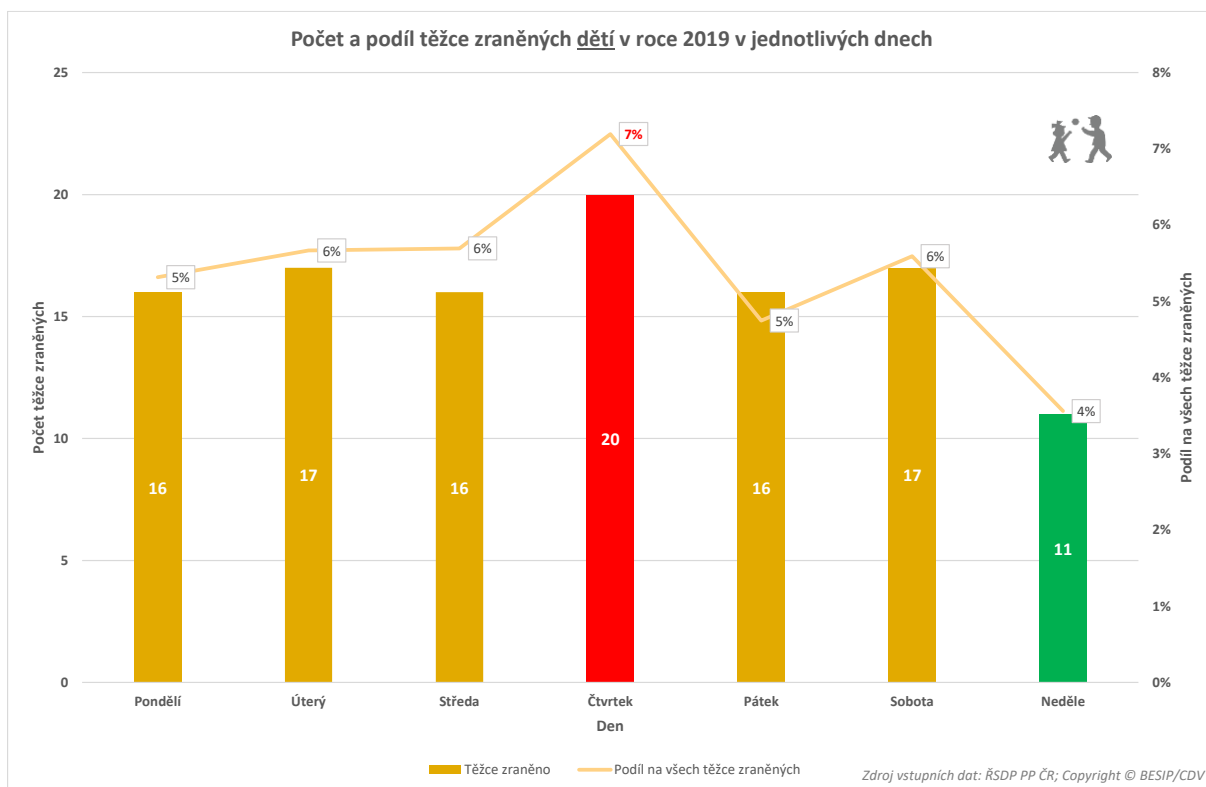
### 7.2.2.1 Usmrcení

**Nejvíce dětí bylo usmrceno v pátek (6 dětí), naopak nejméně v úterý a čtvrtek (1 usmrcené dítě).**



## 7.2.2.2 Těžce zranění

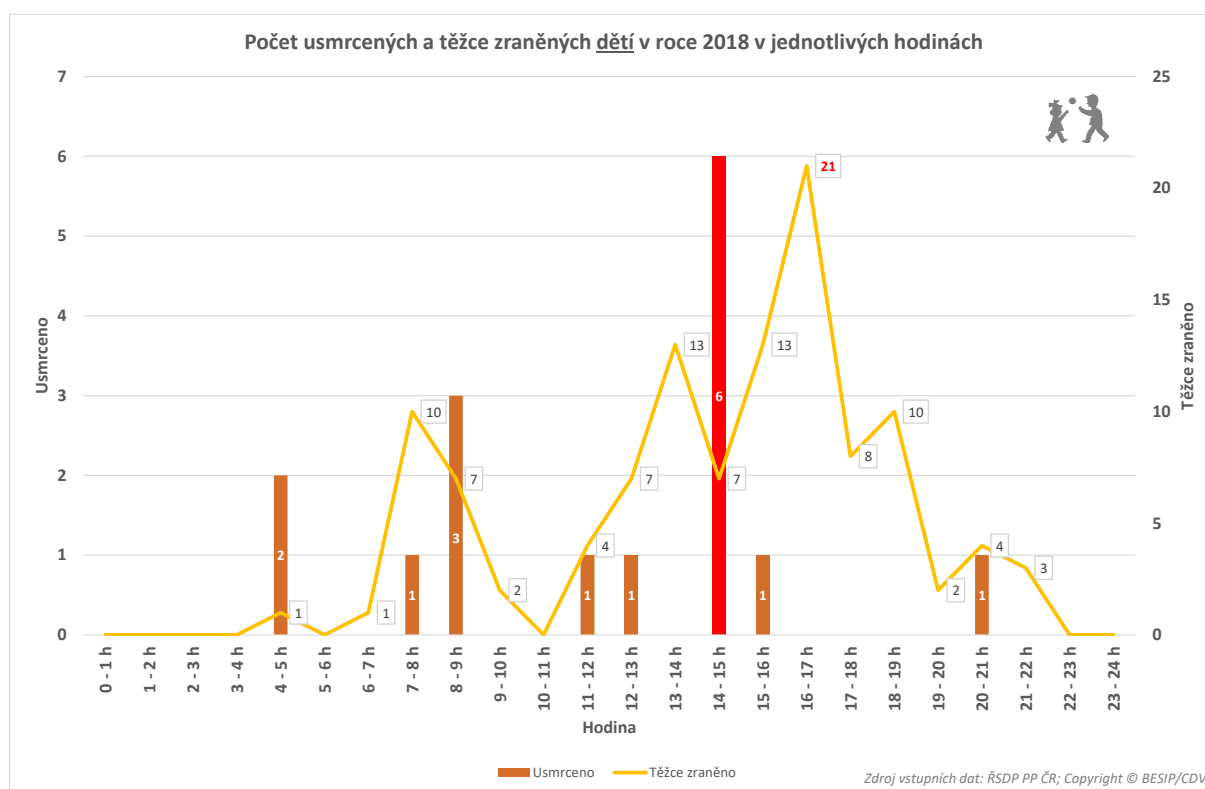
**Nejvíce dětí bylo těžce zraněno ve čtvrtek (20).** Se 7% podílem těžce zraněných dětí na všech těžce zraněných osobách dominuje také čtvrtek. Nejméně dětí bylo těžce zraněno v neděli (11).



### 7.2.3 Hodinové srovnání

Nejvíce dětí bylo usmrceno (6) mezi 14. a 15. hodinou, nejvíce těžce zraněných dětí (21) bylo evidováno mezi 16. a 17. hodinou.

Detailní informace jsou obsahem následujícího grafu.



## 8. Hlavní příčiny vážných následků nehod

Hlavní příčiny vážných následků nehod s účastí dětí z pohledu kategorie účastníka silničního provozu jsou uvedeny v tabulce.

**Nejvíce (9) dětí bylo usmrceno v důsledku nesprávného způsobu jízdy, meziročně o 4 více.**

Z uvedených 9 dětí bylo 8 spolujezdců a 1 chodec. Pozitivně lze hodnotit, že meziročně klesl počet usmrčených a zraněných dětí při dopravních nehodách vinou osoby pod vlivem alkoholu a návykových látek. Žádné dítě nebylo v roce 2019 usmrceno vinou osoby pod vlivem alkoholu a návykových látek, celkem 3 děti byly vinou takové osoby těžce zraněny a 49 dětí bylo zraněno lehce.

Následky dopravních nehod dětí podle příčiny v roce 2019		neprůměrná rychlost	nesprávné předjíždění	nedání přednosti	nesprávný způsob jízdy	jiná příčina	vliv alkoholu a návykových látek
Chodci	<b>usmrceno</b>	1			1	1	
	těžce zraněno	4		16	11	32	
	lehce zraněno	19	1	212	89	354	12
	bez zranění	4		29	20	46	1
Spolujezdci	<b>usmrceno</b>	2		2	8		
	těžce zraněno	14	3	6	11		2
	lehce zraněno	319	27	348	477	32	34
	bez zranění	774	154	1174	2344	400	185
Cyklisté	<b>usmrceno</b>			1			
	těžce zraněno	2		2	7		1
	lehce zraněno	29	3	80	130	3	3
	bez zranění	4	3	25	62	1	4
Řidiči	<b>usmrceno</b>						
	těžce zraněno	1		1	3		
	lehce zraněno	2		12	7		
	bez zranění	3		3	18	1	
CELKEM	<b>usmrceno</b>	3	0	3	9	1	0
	těžce zraněno	21	3	25	32	32	3
	lehce zraněno	369	31	652	703	389	49
	bez zranění	785	157	1 231	2 444	448	190

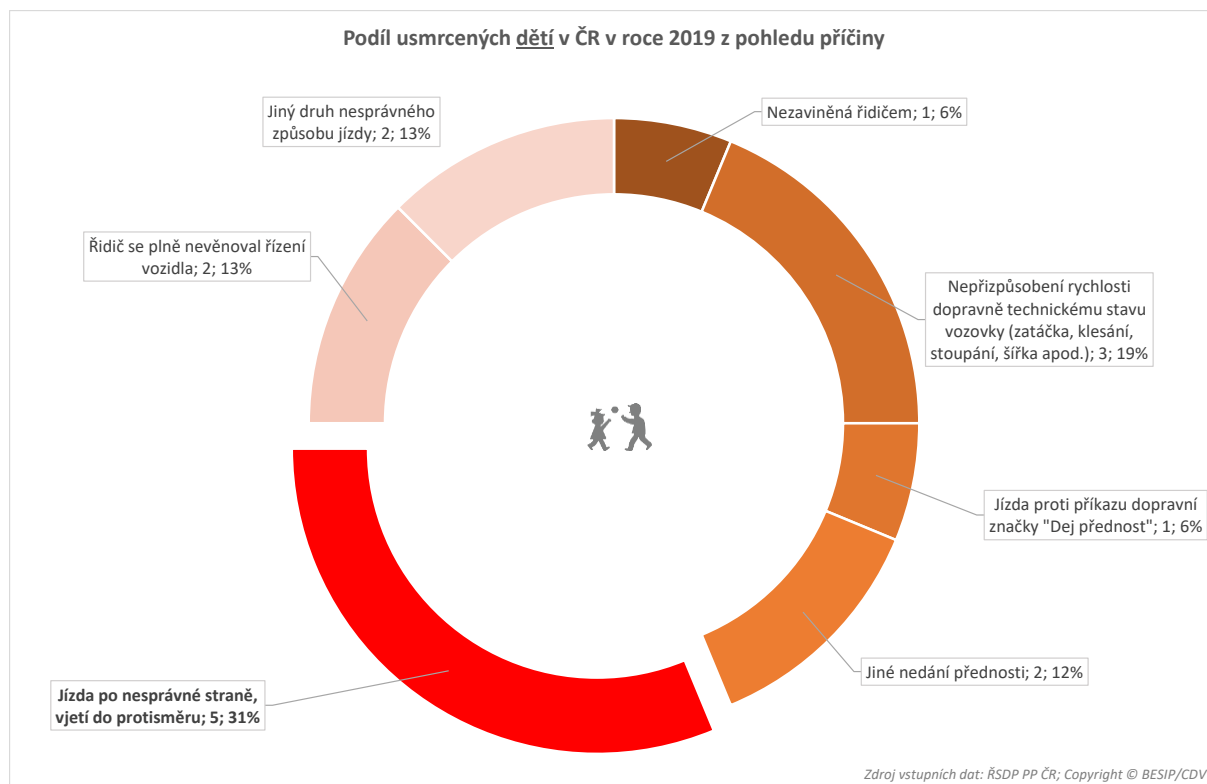
Následky dopravních nehod dětí podle příčiny (meziroční rozdíl)		neprůměrná rychlost	nesprávné předjíždění	nedání přednosti	nesprávný způsob jízdy	jiná příčina	vliv alkoholu a návykových látek
Chodci	<b>usmrceno</b>	-1		-1	-3		
	těžce zraněno	1		-10	-1	-3	-1
	lehce zraněno	3		4	-17	6	6
	bez zranění	-1		2	16	8	0
Spolujezdci	<b>usmrceno</b>	-5	0	-1	7	0	-4
	těžce zraněno	-10	3	1	-5	0	-3
	lehce zraněno	26	8	31	-61	3	-14
	bez zranění	-33	-3	-79	-89	-54	8
Cyklisté	<b>usmrceno</b>			1			
	těžce zraněno	-4	0	-3	-7	-2	1
	lehce zraněno	-6	1	13	8	-9	-2
	bez zranění	0	3	2	-6	-6	2
Řidiči	<b>usmrceno</b>						
	těžce zraněno	1			3	-1	
	lehce zraněno	-5		8			
	bez zranění	-1		-1	1	1	
CELKEM	<b>usmrceno</b>	-6	0	-1	4	0	-4
	těžce zraněno	-12	3	-12	-10	-6	-3
	lehce zraněno	18	9	56	-70	0	-10
	bez zranění	-35	0	-76	-78	-51	10



## 8.1 Usmrcení

Nejčastější příčinou usmrcení dětí byla **jízda po nesprávné straně, vjetí do protisměru, v důsledku uvedené příčiny bylo usmrceno 5 dětí, tj. 21 %**. Se 3 usmrcenými dětmi (16% podíl) následovalo nepřizpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (zatáčka, klesání, stoupání, šířka apod.).

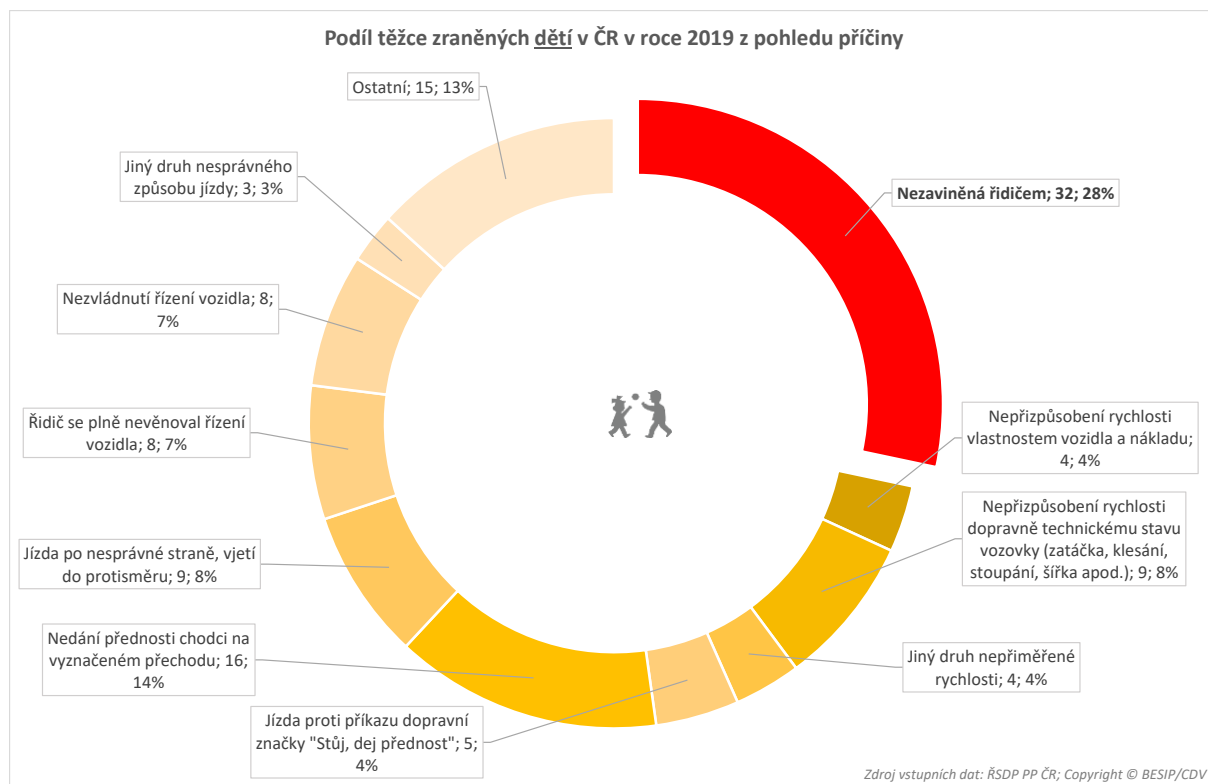
Detailní informace jsou obsahem následujícího grafu.



## 8.2 Těžce zranění

Nejčastější příčinou těžkých zranění dětí nebylo zavinění na straně řidiče (32 těžce zraněných dětí, 28 %). Další nejčastější příčinou bylo **nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu (16 těžce zraněných dětí, 14% podíl na všech těžce zraněných dětech při dopravních nehodách).**

Detailní informace jsou obsahem následujícího grafu.





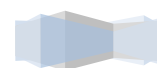
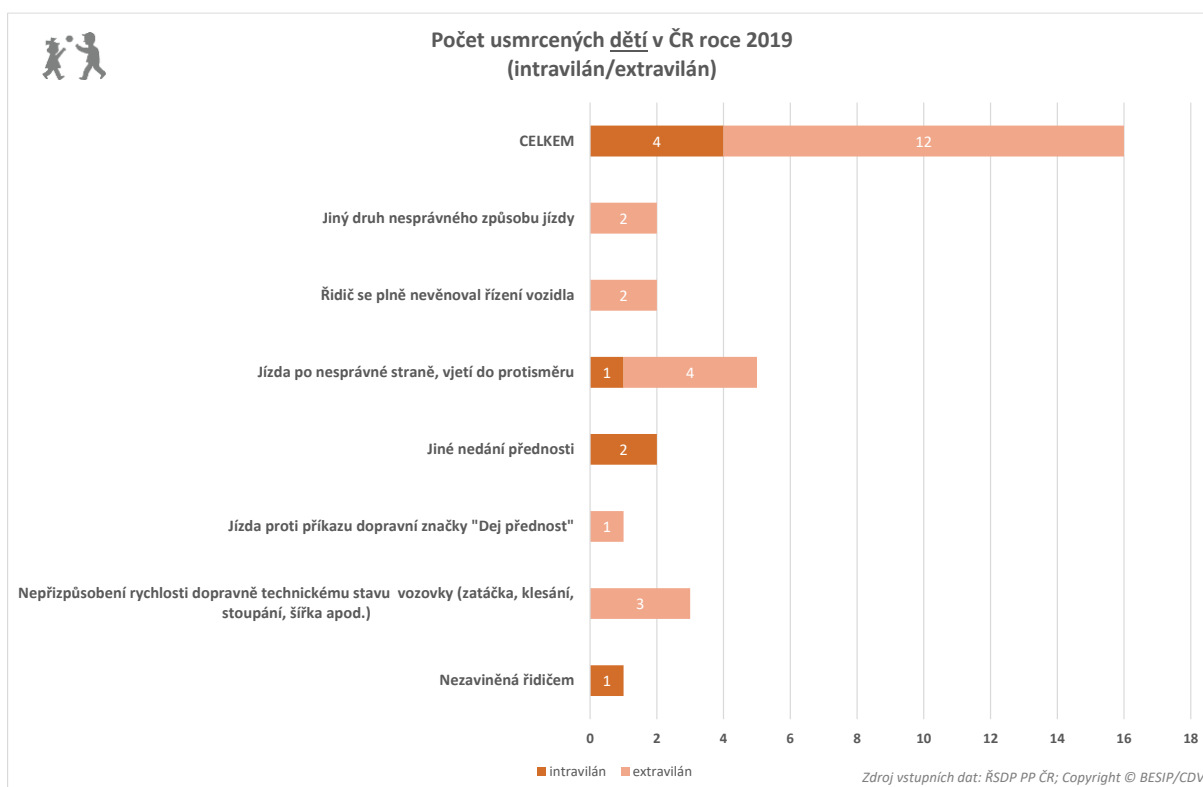
### 8.3 Intravilán a extravilán

Tato kapitola se zaměřuje na vážné následky dopravních nehod s účastí dětí z pohledu intravilánu (v obci) a extravilánu (mimo obec).

#### 8.3.1 Usmrcení

**V obci byly usmrceny 4 děti (25 %), mimo obec pak 12 dětí (75 %).** Nejčastější příčina usmrcení dětí mimo obec (4 usmrcené děti) byla **jízda po nesprávné straně, vjetí do protisměru**.

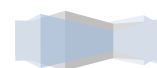
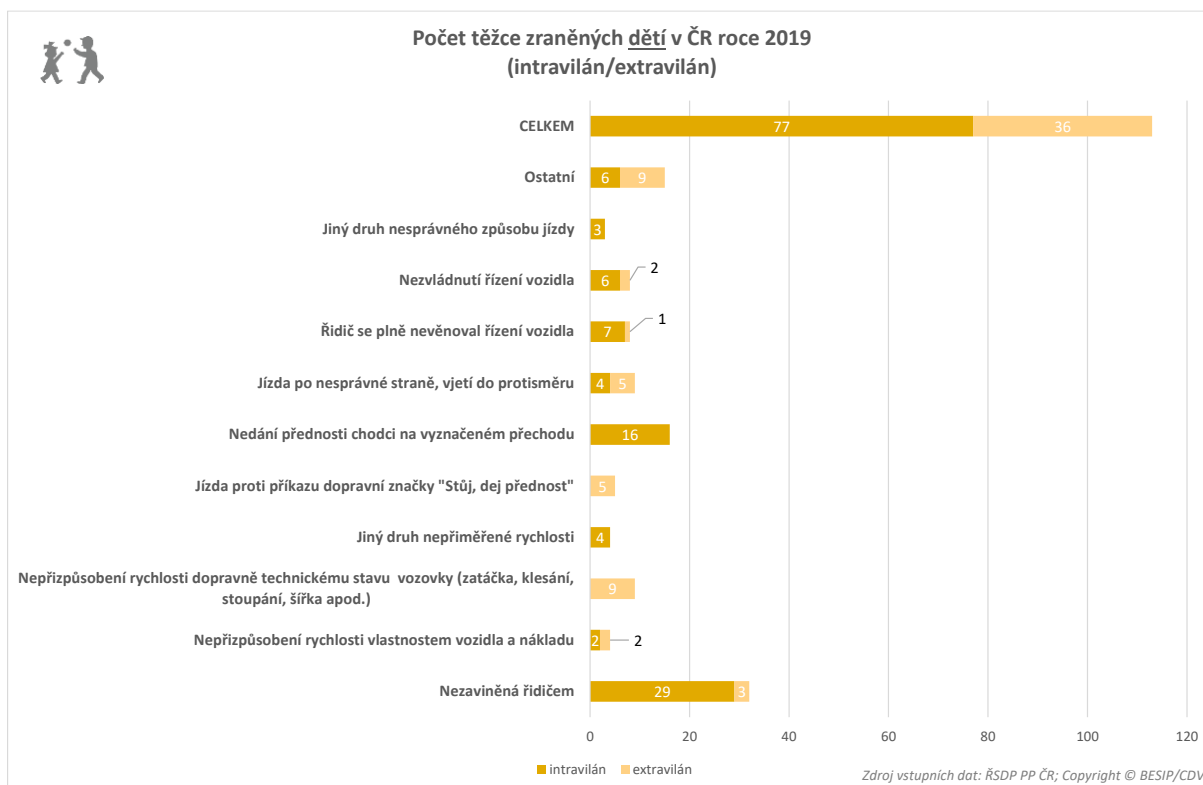
Detailní informace jsou obsahem následujícího grafu.



### 8.3.2 Těžce zranění

V obci bylo těžce zraněno 77 dětí (68 %), mimo obec pak 36 dětí (32 %).

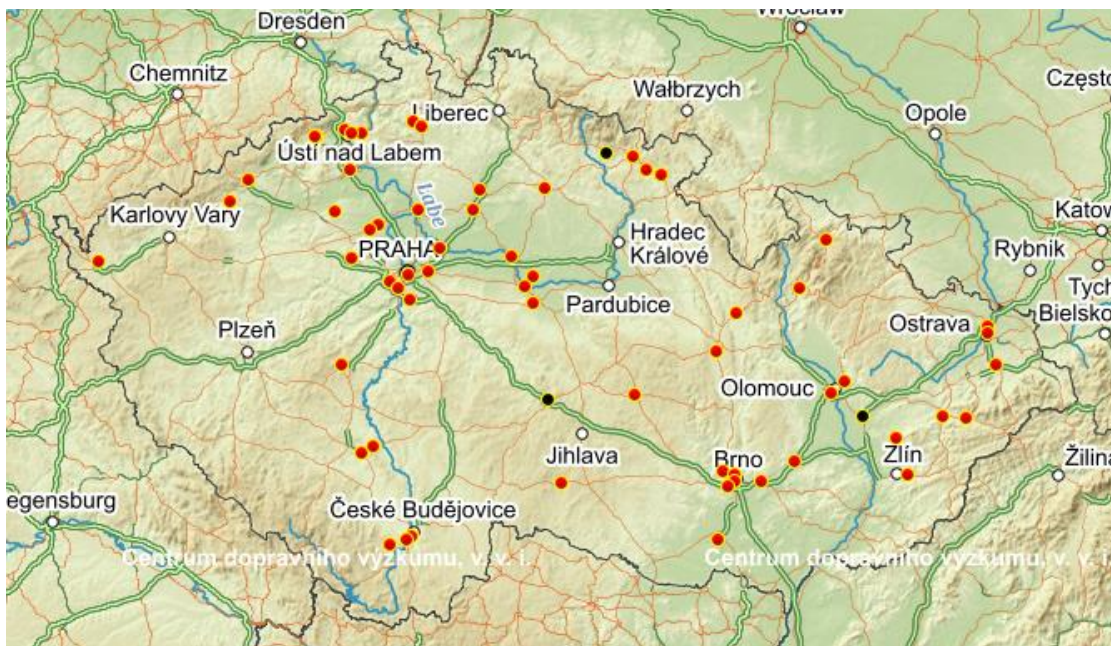
Detailní informace jsou obsahem následujícího grafu.



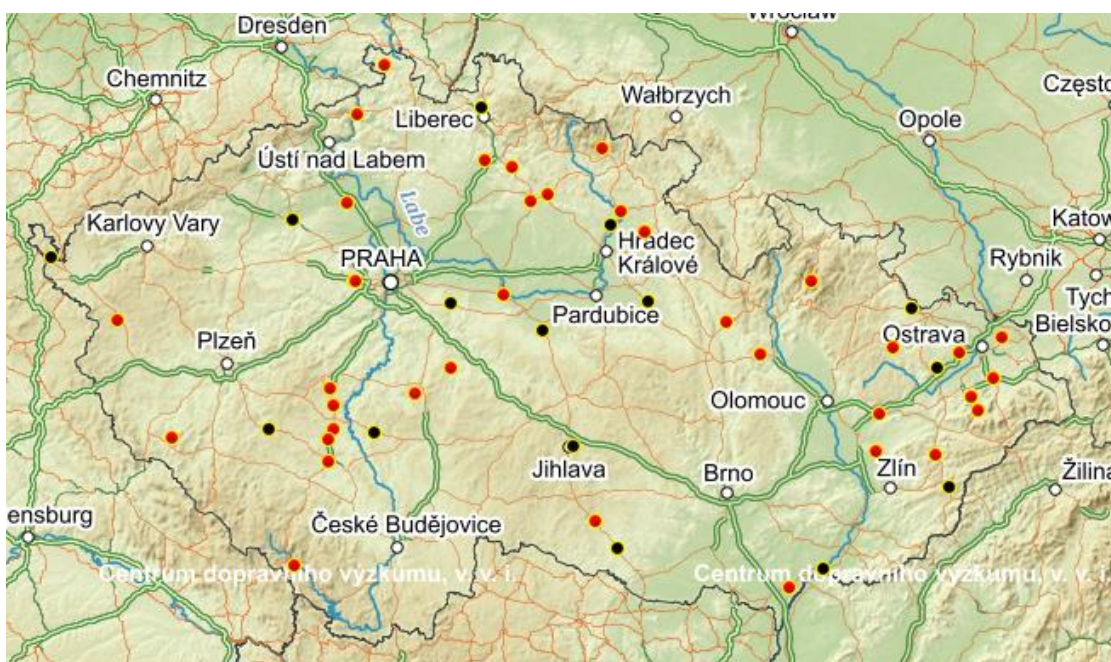
## 9. Mapové podklady závažných následků dětí v roce 2019

Závažné následky nehod s účastí dětí v roce 2019, tzn. usmrcení a těžce zranění, jsou uvedeny v následující mapě.

V mapě níže jsou uvedeny děti - chodci. Pro otevření interaktivní mapy v prohlížeči klikněte na obrázek, případně [zde](#).



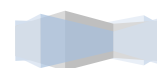
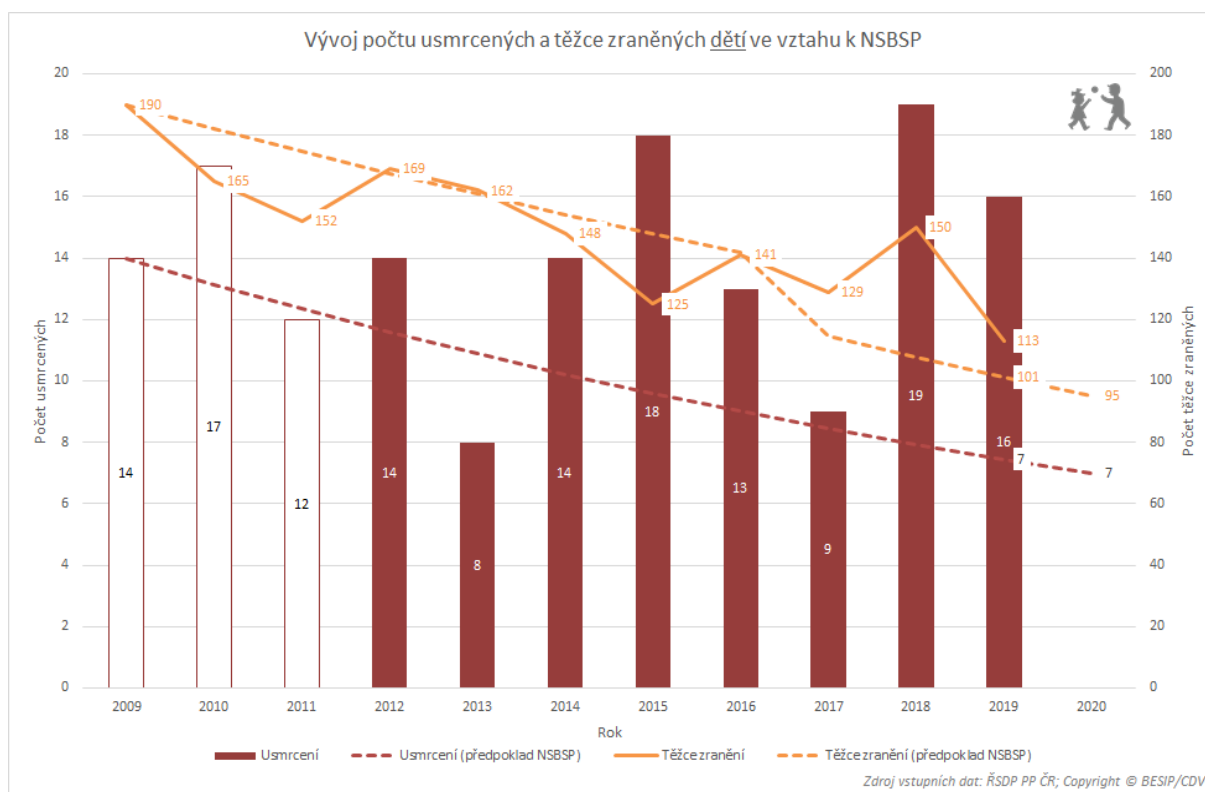
V další mapě jsou uvedeny děti - osoby ve vozidlech. Pro otevření interaktivní mapy v prohlížeči klikněte na obrázek, případně [zde](#).



## 10. Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2019

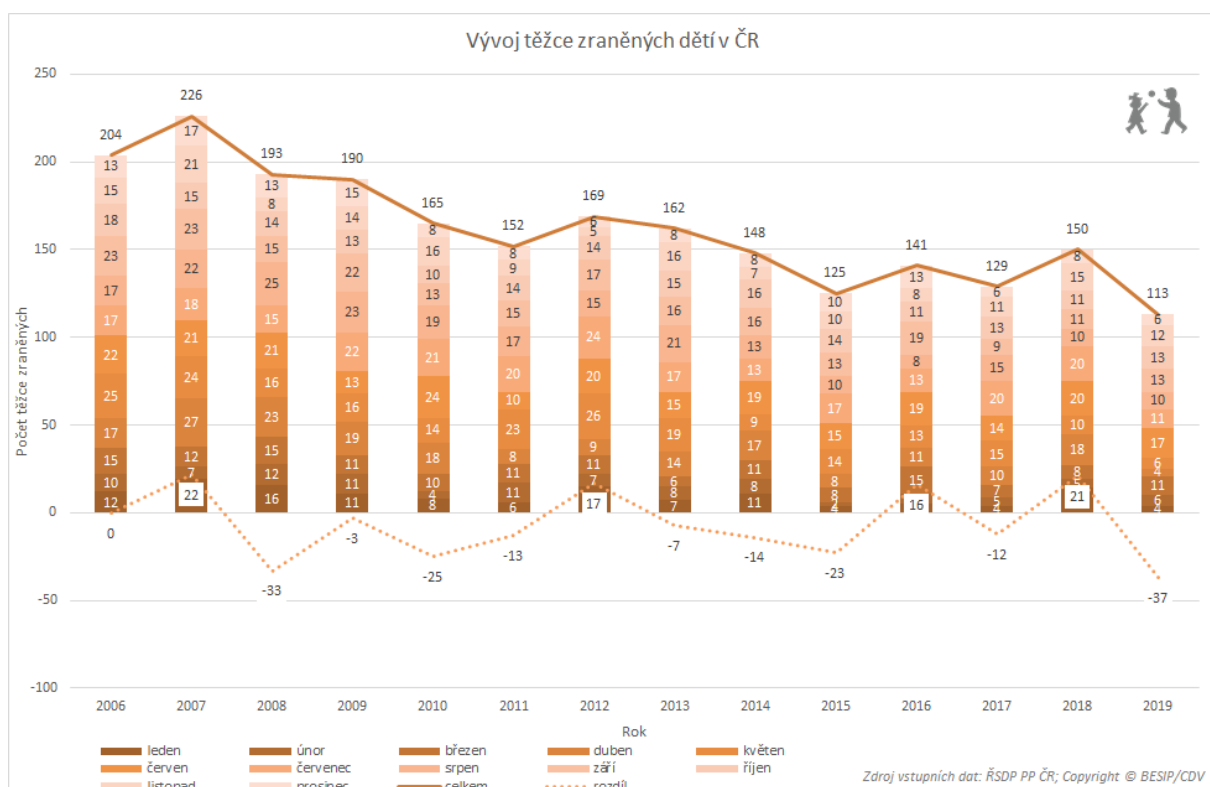
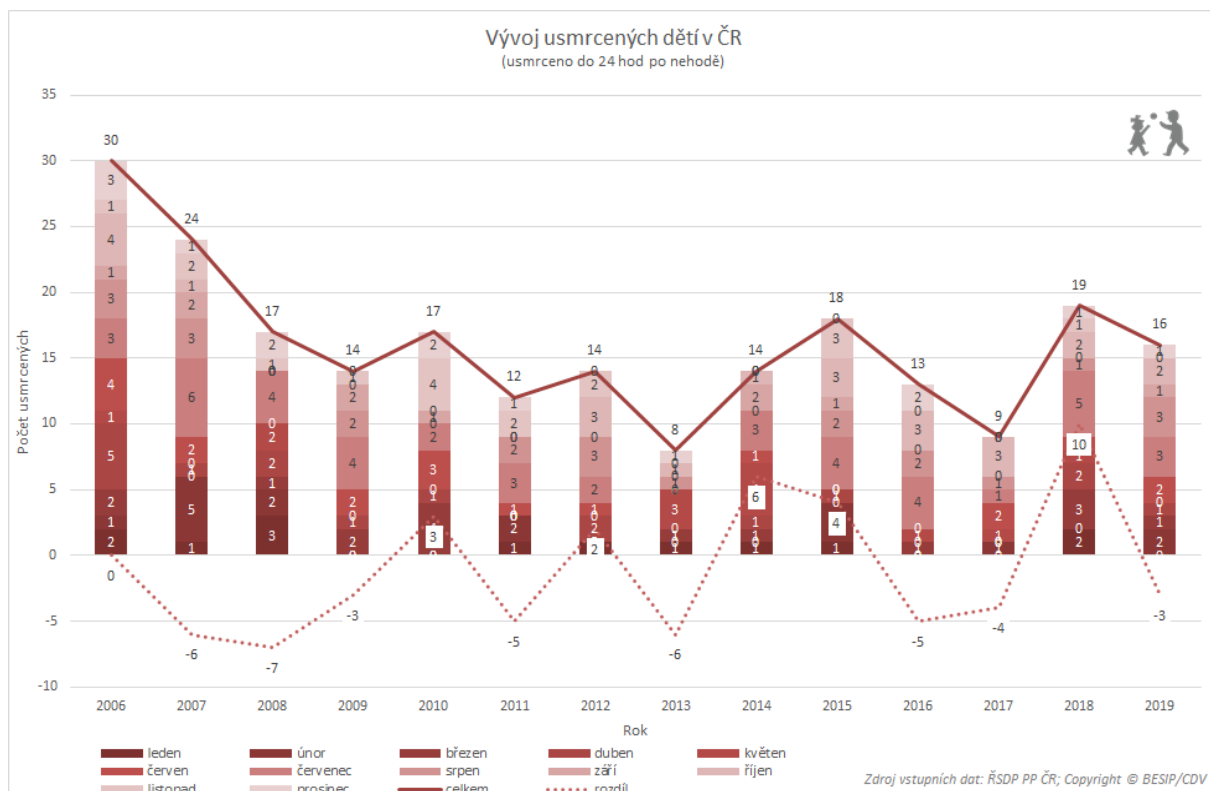
Děti jsou jedním z dílčích cílů Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. **NSBSP předpokládala, že v roce 2019 nebude usmrceno více než 7 dětí a těžce zraněno 101 dětí.** V roce 2020 by nemělo být usmrceno více než 7 dětí a těžce zraněno 95 dětí.

**Celoroční předpoklad počtu usmrcených dětí v roce 2019 byl překročen již v červenci, těžce zraněných pak v listopadu.**



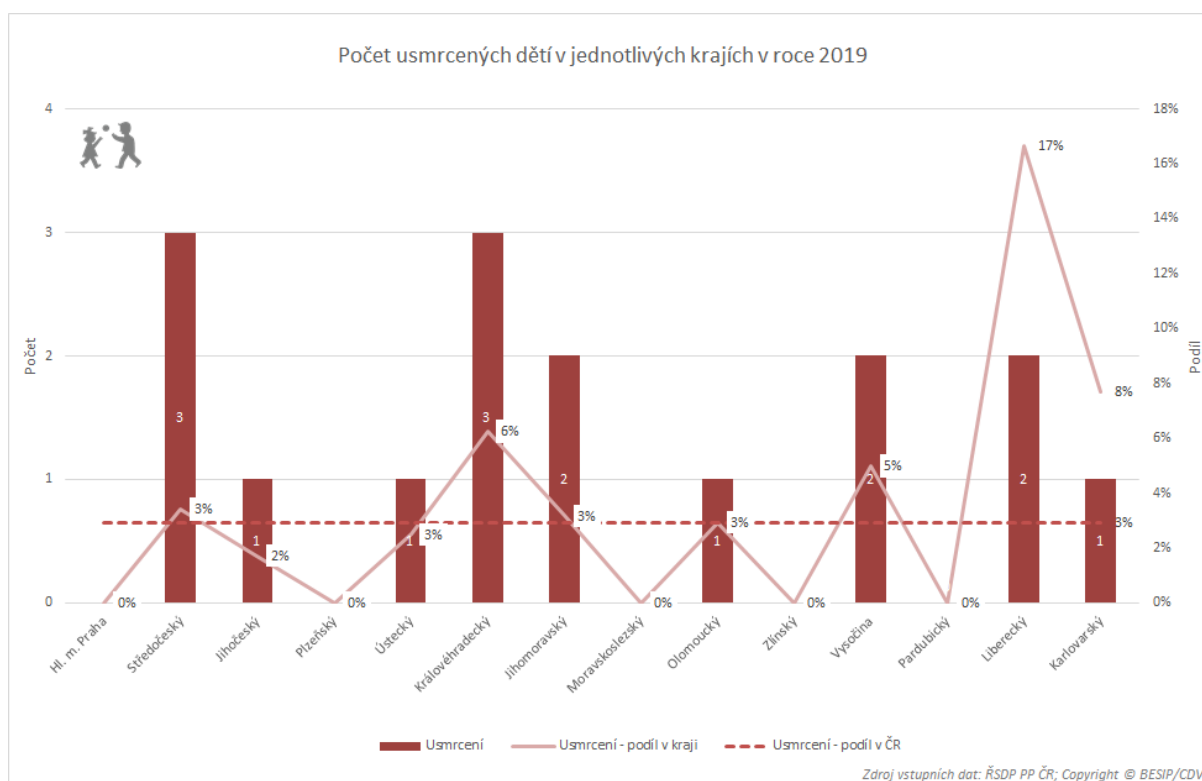
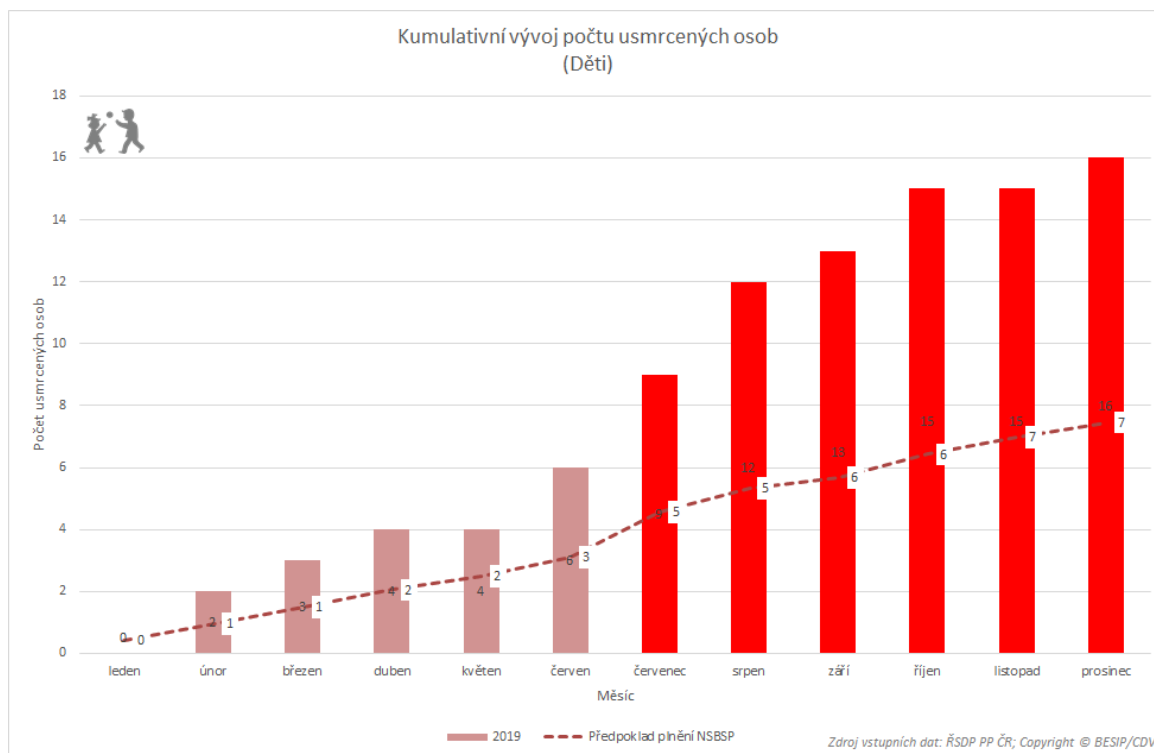
### 10.1 Dlouhodobý vývoj

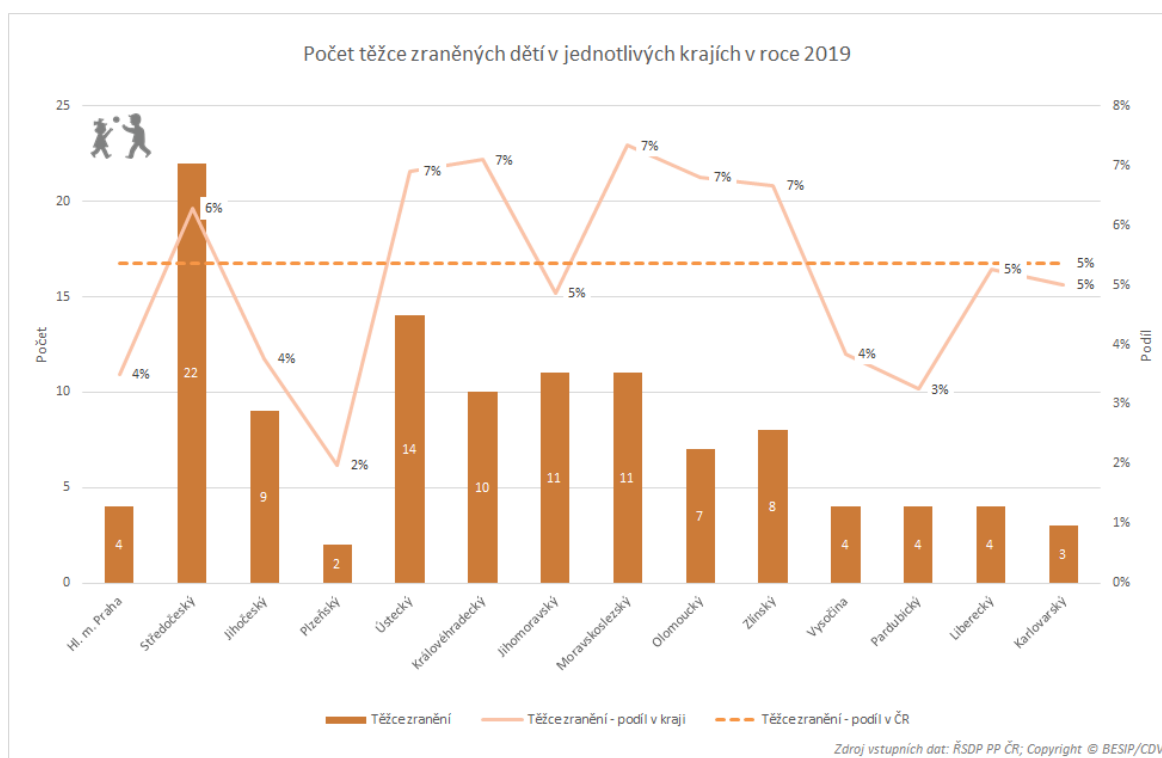
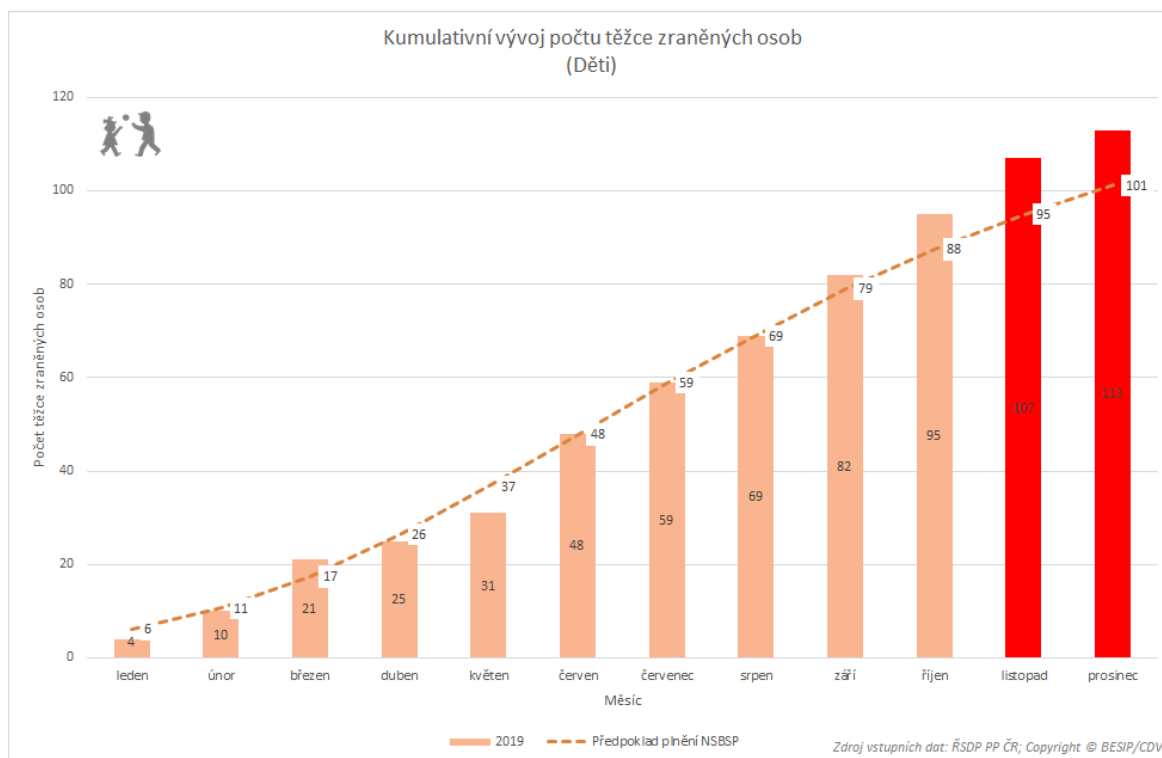
- meziroční pokles usmrcených
- výrazný meziroční pokles těžce zraněných



## 10.2 Aktuální vývoj usmrcených a těžce zraněných ve vztahu k NSBSP

V oblasti uvedeného dílčího cíle bylo **usmrceno 16 dětí** (stanovený předpoklad překročen) a **113 dětí bylo těžce zraněno** (stanovený předpoklad překročen).





Nejvíce dětí (3) bylo v roce 2019 usmrceno ve Středočeském a Královéhradeckém kraji, nejvíce těžce zraněných dětí (22) pak bylo evidováno ve Středočeském kraji. V hl. m. Praze, Plzeňském, Moravskoslezském, Zlínském a Pardubickém kraji nebylo usmrceno žádné dítě a nejméně dětí bylo při dopravních nehodách těžce zraněno v Plzeňském kraji (2 děti).

## 11. Hlubková analýza dopravních nehod

### 11.1 Děti: chodci a cyklisté

Děti patří k nejhroženějším účastníkům silničního provozu. Tato skupina zahrnuje zejména chodce. Na základě ontogeneze člověka a s tím spojenými evolučními i involučními změnami lze rozlišit vývojová specifika dítěte. Procesy popsaných vývojových změn jsou ovlivněny genetickými dispozicemi a dalšími vnějšími faktory.

- Děti do 3 let se nejčastěji v silničním provozu pohybují v doprovodu jiné osoby, která odpovídá za jejich bezpečnost. Děti samy nedokážou předvídat vývoj situace a důsledky svého chování, nemají zkušenosti s dopravou, jejich pozornost je rozptýlená, momentálního charakteru.
- U dětí ve věku 4–6 let existuje elementární povědomí o bezpečném chování chodce v dopravě, přesto ale velmi špatně předvídají a domýšlí důsledky svého chování, pozornost je stále velmi rozptýlená. Odhad rychlosti a vzdálenosti ostatních účastníků je nedokonalý, zkušenosti s dopravou stále nepříliš bohaté.
- 7–11 let - děti se v období mladšího školního věku stávají aktivními účastníky dopravy, především proto, že se musí dopravit do školy. Často se v okolí komunikací vyskytují jako samostatní chodci nebo cyklisté. Měly by mít představu o bezpečném chování chodce a cyklisty v dopravě a za předpokladu dodržení těchto podmínek být i bezpečným uživatelem a účastníkem. Přesto je ale nedostatek zkušeností a rozptýlená pozornost činí rizikovými. Často opomenou prvky bezpečného chování v důsledku konverzace s kamarádem, hry, užívání mobilního zařízení nebo poslechu hudby.
- Od 12 let jsou děti již plnohodnotnými účastníky silničního provozu. Jejich kognitivní a motorické schopnosti jim umožňují správné vyhodnocení situace a reakci na ni. Jako chodci jsou plně vybavení se všemi předpoklady pro bezpečné chování. Jsou schopni správné distribuce pozornosti, chyby z nepozornosti jsou způsobeny spíše zanedbáním pozornosti nebo distrakcí než nezralostí nervové soustavy.

Ve většině případů děti selhávají na **úrovni detekce** (71 % případů), tedy selhávají ve vnímání druhého účastníka jako hrozby.

- Nejčastějším důvodem bývá **nedostatečná nebo zcela absentující kontrola situace, resp. zběžné a unáhlené získání informací**. K tomuto selhání dochází v kontextu nezralosti dětí a stále se vyvíjející jak biologické, tak mentální stránky.
- Druhou nejčastější proměnnou je získání informací zaměřených jen na částečnou složku situace. V takovém případě je pozornost dítěte zaměřena na nějaký prvek v dopravě, který ale není v daný moment důležitý.
- Důvodem může být rovněž omezení výhledu, tedy např. situace, kdy je kolizní oponent skryt za překážkou.

Druhým nejčastěji zastoupeným spolupodílejícím se faktorem je selhání na úrovni předvídání (14 % případů). To může souviset s nedostatečnou praxí v provozu a stále proměnlivými kognitivními



kapacitami dítěte. V tomto případě účastníci selhávají ve vyhodnocení potenciálních scénářů dané situace.

### Případová studie

**Typickým scénářem nehod dětí je vstoupení/vběhnutí do vozovky bez náležité kontroly situace. Reprezentativním příkladem typické dopravní nehody s nepozorným chodcem – dítětem je následující kazuistika.**

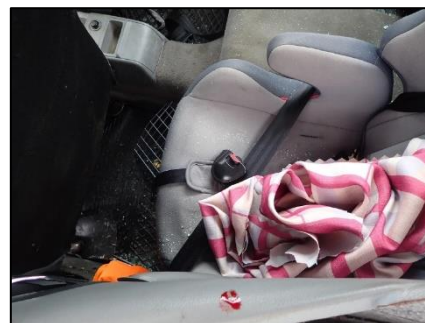
*Dopravní nehoda se stala na obousměrné komunikaci s podélně zaparkovanými vozidly po obou stranách. Řidič vozidla jel v koloně pomalu projíždějících vozidel a vozidla v protisměru v důsledku kongesce stála. V důsledku parkování vozidla jedoucího před předmětným vozidlem, řidič zastavil a ve chvíli, kdy se začal opět rozjíždět, mimo přechod, zpoza zaparkovaných aut na levé straně a řady stojících vozidel v protisměru vyběhlo desetileté dítě. Řidič vzniklou situaci nepředpokládal a pohyb dítěte vůbec nezaregistroval, v důsledku toho nezvládl před střetem jakkoliv reagovat. Dle výpovědi svědků se dítě věnovalo mobilnímu telefonu a situaci před vstupem do vozovky nijak nezkontrolovalo. V důsledku kolize s vozidlem dítě utrpělo lehké zranění, konkrétně zlomeninu bérce, kontuzi spánkové oblasti, boku a zhmoždění proximálního předloktí.*

Ačkoli je na výše uvedené chování prostřednictvím komunikačních kampaní a vzdělávání dětí stále upozorňováno, jedná se o častý scénář vzniku nehody.

## 11.2 Přeprava dětí ve vozidle

### Dětské autosedačky

Problematiku používání dětských sedaček upravuje § 6 zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů. *Dětský zádržný systém (dále jen dětská autosedačka) je zařízení, schválené podle zvláštního právního předpisu určené k zajištění bezpečnosti přepravovaných dětí, jejichž tělesná hmotnost nepřevyšuje 36 kg a tělesná výška nepřevyšuje 150 cm.* Použití dětské autosedačky snižuje pravděpodobnost vzniku vážných zranění. Nezbytné je klást důraz na správné upevnění dětských autosedaček. Nutná je i edukace osob přepravujících děti.



### Bezpečnostní pásy

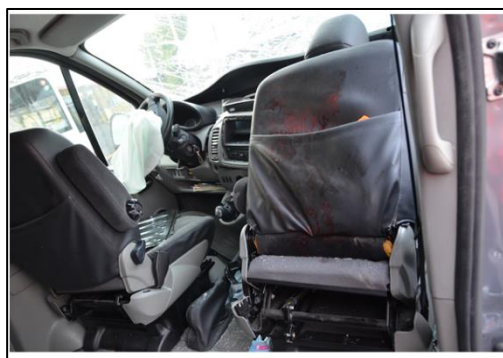
Nutnost použití bezpečnostního pásu vychází nejen ze zákona, ale i odpovědnosti řidiče či pasažéra, který svým lehkovážným počínáním může způsobit vážné zranění sobě, ale i posádce vozu. **Extrémně patologické je nepoužití bezpečnostního pásu u dětí, které dotýčný jednak přímo ohrožuje, ale také poskytuje nevhodný vzor chování.** Dětem je nutné poskytovat správný vzor při používání bezpečnostních pásů.

**Případová studie – nepřipoutané dítě převážené vedle nákladu ve vozidle**

*Při dopravní nehodě dvou osobních vozidel byl v jednom z vozidel převážen v prostoru pro posádku náklad, který se v důsledku střetu posunul vpřed. V době dopravní nehody ve vozidle cestovali kromě řidiče ještě spolujezdec na předním sedadle a vzadu dítě, které se zřejmě tísnilo vedle převáženého nákladu. Dítě (13 let) nebylo v době nehody připoutáno bezpečnostním pásem. Při nehodě došlo ke zranění dítěte i obou cestujících na předních sedadlech.*

**Případová studie – nevhodný vzor prarodičů**

Do zadní části trolejbusu, který stál v zastávce vozidel městské hromadné dopravy, narazilo zezadu lehké užitkové vozidlo, ve kterém cestovali čtyři lidé (řidič a tři cestující ve druhé řadě sedadel). Na prostředním sedadle uprostřed seděla třináctiletá dívka. Vedle dívky seděli starší muž a žena (pravděpodobně se jednalo o prarodiče dívky). Všichni cestující vzadu ve vozidle nebyli během jízdy připoutáni bezpečnostním pásem. Jedná se tedy o nevhodný vzorec chování, který rodinní příslušníci předávají dítěti. Při střetu došlo k pohybu cestujícího sedícího na zadním sedadle směrem vpřed,



následkem čehož došlo k deformaci pravého předního sedadla.



## 12. Projekt „Děti v dopravě“

Děti jsou jedním z dílčích cílů Národní strategie bezpečnosti silničního provozu. Centrum dopravního výzkumu se zaměřuje na preventivní působení na děti, které jsou nejzranitelnějšími účastníky provozu na pozemních komunikacích. Dlouhodobě se věnuje výzkumu metod, jak nejlépe působit na děti a žáky. Vytváří vzdělávací materiály s cílem seznámit a prohloubit u cílové skupiny znalosti a dovednosti v oblasti bezpečnosti v dopravě, a to od nejmenších dětí až po žáky nejvyšších tříd základních škol, tzn. patnáctileté. Zároveň si klade za cíl přes cílovou skupinu působit na rodiče dětí a žáků.



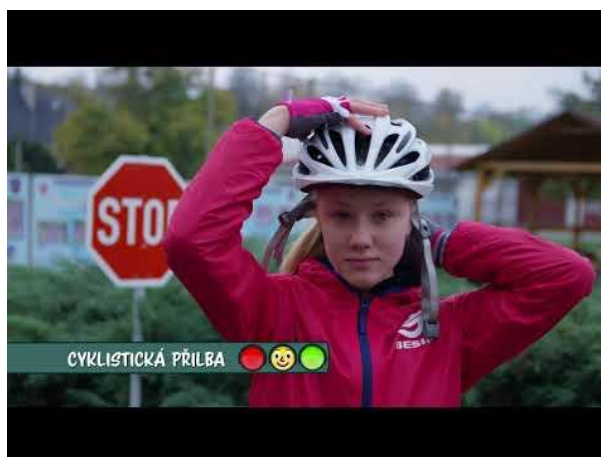
Nejnovějšími ukončenými projekty jsou **vzdělávací materiály pro mateřské školy** – materiály jsou dostupné pod tímto [odkazem](#), kde jsou k dispozici metodiky dopravní výchovy, výuková videa a další materiály ke stažení. Pro pedagogické pracovníky, žáky základních škol, kteří navštěvují školní družiny, byla vytvořena **Metodika dopravní výchovy pro školní družiny a mimoškolní zařízení**, dostupná [zde](#). Součástí metodiky jsou obrazové tabule a omalovánky pro žáky.

Pro pedagogické pracovníky byla dále vytvořena brožura pro podporu znalostí o **pohybu organizovaného útvaru chodců** – dostupná [zde](#). Vzdělávací materiály jsou doplněny video ukázkami a metodickými listy.

Pro výuku dopravní výchovy zážitkovou formou jsou vytvořeny metodické listy a metodiky pro hry LARP s dopravní tematikou pro 1. až 9. třídu základních škol dostupné pod tímto [odkazem](#).

Pro studenty středních škol od sekundy po septimu a relevantní ročníky základní školy jsou určeny materiály projektu Vzdělávání mládeže k udržitelné dopravě včetně námětů na projektové vyučování, dostupné [zde](#).

Pro získání znalostí a dovedností mladých cyklistů – žáků 4. ročníků, CDV vytvořilo řadu podpůrných videí a metodických materiálů s názvem **Semafrek**, dostupných [zde](#).



## 13. Evropské srovnání počtu usmrcených dětí

### 13.1 Absolutní srovnání

Níže v tabulce je uveden vývoj počtu usmrcených dětí v jednotlivých evropských zemích. **V roce 2018 bylo v České republice usmrceno 22 dětí** (pozn. data do 30 dní po nehodě). **Porovnáme-li rok 2018 s rokem 2010, bylo v České republice v roce 2018 usmrceno o 29,4 % více dětí**, v rámci evropských zemí byl evidován pokles o 37,1 %. V období let 2011–2018 bylo v České republice v průměru usmrceno o 13,2 % méně dětí oproti roku 2010, v rámci evropských zemí dokonce méně o 25,9 %. Rok 2018 tak za ČR můžeme považovat za nejtragičtější během posledních let. Za období 2011–2018 zemřelo nejvíce dětí ve Francii (851).



Země	Usmrcené děti										2018 vs. 2010	2011-2018 vs 2010
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2018		
Rakousko	10	13	8	10	8	11	7	8	3	3	-70,0%	-15,0%
Belgie	28	41	23	21	17	21	16	14	14	14	-50,0%	-25,4%
<b>Česká republika</b>	<b>17</b>	<b>12</b>	<b>15</b>	<b>11</b>	<b>14</b>	<b>18</b>	<b>14</b>	<b>12</b>	<b>22</b>	<b>22</b>	<b>29,4%</b>	<b>-13,2%</b>
Dánsko	9	9	7	13	6	6	6	3	6	6	-33,3%	-22,2%
Finsko	7	8	7	6	10	14	10	8	5	5	-28,6%	21,4%
Francie	130	128	115	97	112	101	108	104	86	86	-33,8%	-18,2%
Německo	104	86	73	58	71	84	66	61	79	79	-24,0%	-30,5%
Řecko *	30	22	21	17	10	6	19	12	18	18	-40,0%	-47,9%
Maďarsko *	20	12	20	7	11	11	11	8	7	7	-65,0%	-45,6%
Irsko *	6	7	3	6	13	3	9	4	7	7	16,7%	8,3%
Itálie *	70	61	52	55	62	39	49	43	39	39	-44,3%	-28,6%
Litva *	5	13	11	7	15	5	4	6	6	6	20,0%	67,5%
Lucembursko	0	1	1	2	1	0	2	0	1	1	100,0%	100,0%
Nizozemí *	16	18	24	8	19	20	12	15	15	15	-6,3%	2,3%
Polsko *	112	102	89	90	80	62	72	56	49	49	-56,3%	-33,0%
Portugalsko *	18	19	13	11	8	13	7	3	3	3	-83,3%	-46,5%
Slovinsko *	2	6	3	3	2	3	3	3	3	3	50,0%	62,5%
Španělsko	79	42	52	46	37	25	28	35	25	25	-68,4%	-54,1%
Švédsko	10	10	7	4	7	7	6	8	7	7	-30,0%	-30,0%
Spojené království *	42	52	56	41	50	52	64	45	55	55	31,0%	23,5%
<b>CELKEM</b>	<b>715</b>	<b>662</b>	<b>600</b>	<b>513</b>	<b>553</b>	<b>501</b>	<b>513</b>	<b>448</b>	<b>450</b>	<b>450</b>	<b>-37,1%</b>	<b>-25,9%</b>

\* z důvodu neúplné databáze IRTAD byly počty usmrcených dětí z roku 2018 v daných zemích stanoveny odhadem (regrese).



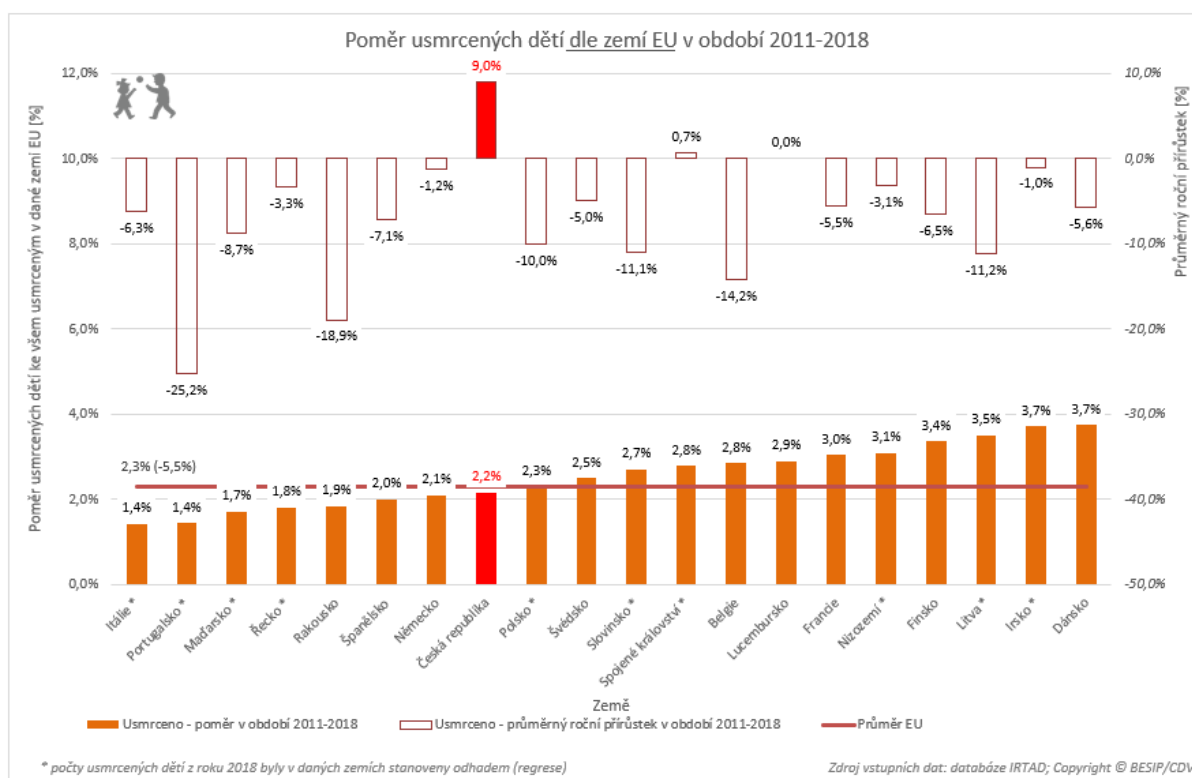
## 13.2 Relativní srovnání

### 13.2.1 Usmrcené děti ke všem usmrceným

V období 2011–2018 činil průměrný podíl usmrcených dětí ke všem usmrceným osobám v EU 2,3 %, přičemž v České republice byl uvedený podíl na úrovni průměru EU (2,2 %).

Děti byly nejméně zastoupeny na všech usmrcených osobách v důsledku dopravních nehod v Itálii a v Portugalsku (1,4 %), naopak nejvíce v Dánsku a v Irsku (3,7 %).

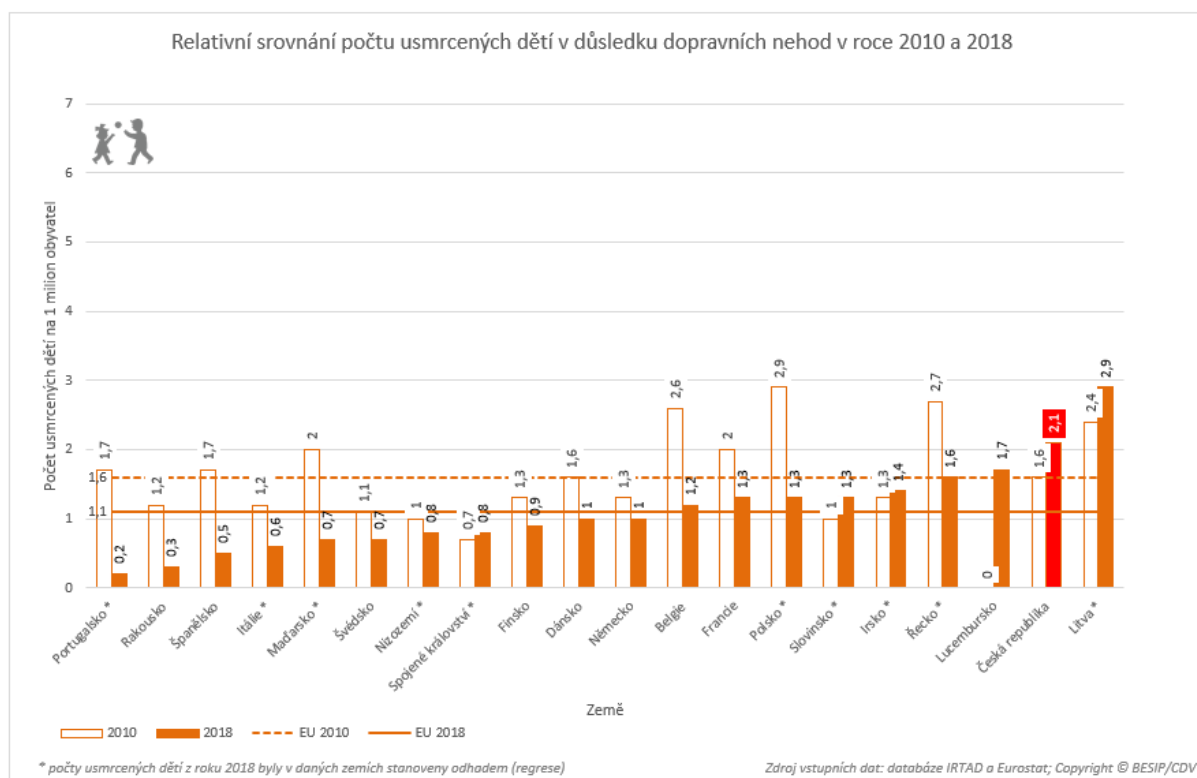
Průměrný roční přírůstek v rámci evropských zemí činil v uvedeném období -5,5 %. Nejvyšší průměrný roční přírůstek 9 % byl evidován v České republice, která je jednou ze dvou zemí, kde dochází každoročně k nárůstu. Naopak nejnižší nárůst byl zaznamenán v Portugalsku (-25,2 %), které má spolu s Itálií nejnižší poměr usmrcených dětí.



### 13.2.1 Usmrcené děti na milion obyvatel

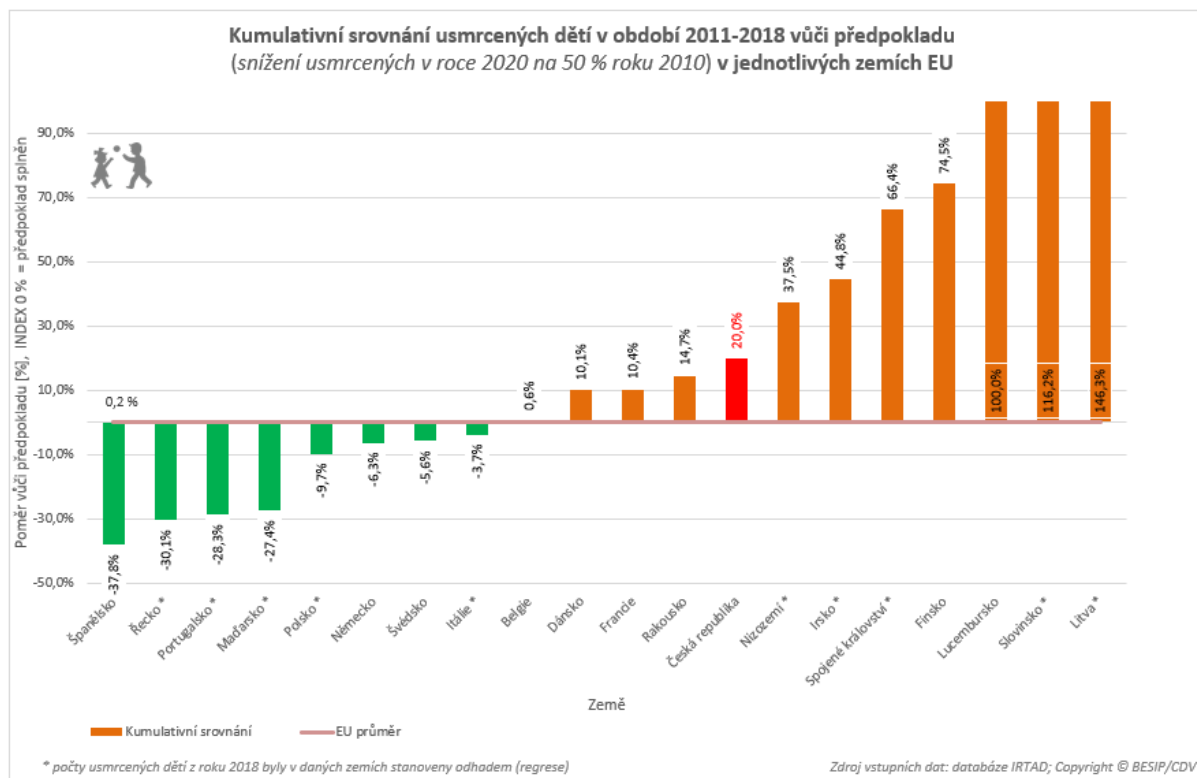
V roce 2018 byly v České republice usmrceny téměř 2 děti na 1 milion obyvatel. V rámci uvedených evropských zemí bylo v roce 2018 usmrceno téměř 1 dítě na 1 milion obyvatel, tzn., že **situace v rámci České republiky byla ve srovnání s evropským průměrem dvojnásobně horší!** A jelikož dochází každoročně i k nárůstu počtu usmrcených dětí, ČR může brzy být nejhorší zemí EU v ochraně dětí na silnicích.

Nejlepší bilance s počtem usmrcených na milion obyvatel byla evidována v Portugalsku (0,2) a v Rakousku (0,3).



### 13.3 Evropská strategie 2011–2020

V období let 2011–2018 bylo v České republice usmrceno 118 dětí (pozn. data do 30 dní po nehodě), tj. oproti stanoveným předpokladům o 20 % více. V rámci sledovaných evropských zemí byl v souhrnu předpoklad téměř dodržen (0,2 %).



## **Použité zdroje**

[1] ŘSDP PP ČR

[2] Mezinárodní databáze silniční dopravy a nehodovosti

[3] CDV: Hlubková analýza dopravních nehod v silničním provozu (vyzkumnehod.cz)

[3] CDV: Projekt “Děti v dopravě” ([www.detivdoprave.cz](http://www.detivdoprave.cz))







Copyright © 2020 | Všechna práva vyhrazena  
Oddělení BESIP  
Ministerstvo dopravy  
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12  
110 15 Praha 1



Zpracovala:  
Ing. Lenka Tomešová  
+420 541 641 787  
lenka.tomesova@cdiv.cz  
Oblast hodnocení bezpečnosti a strategií  
Divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií  
Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.  
Líšeňská 33a  
636 00 Brno

