

Analýza aktuálneho stavu dopravnej nehodovosti a jej komparácia s cieľmi vyplývajúcimi zo strategických dokumentov SR na úseku bezpečnosti cestnej premávky

Dávid Varhol¹

Abstrakt:

Vedecká štúdia „Analýza aktuálneho stavu dopravnej nehodovosti a jej komparácia s cieľmi vyplývajúcimi zo strategických dokumentov SR na úseku bezpečnosti cestnej premávky“ je súčasťou záverečných výstupov vedecko-výskumnej úlohy 3/2004 - Metódy výskumu a vývoja policajných činností (výsk. VVÚ 130). Autor vo vedeckej štúdii analyzuje aktuálny stav plnenia cieľov vyplývajúcich so strategických a koncepčných dokumentov SR pre bezpečnosť cestnej premávky. Primárne sa pozornosť autora zameriava na „Stratégiu SR pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2021-2030“. Vo vedeckej štúdii je zároveň vykonaná analýza súčasného stavu dopravnej nehodovosti v SR, ktorú autor pre lepšiu orientáciu čitateľa spracoval aj v grafickej podobe.

Kľúčové slová: bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky, dopravná nehodovosť, Národná stratégia SR pre bezpečnosť cestnej premávky

Abstract:

The scientific study "Analysis of the current state of traffic accident rates and its comparison with the goals resulting from the strategic documents of the Slovak Republic in the field of road safety" is part of the final outputs of the scientific research task 3/2004 - Methods of research and development of police activities (research project VVÚ 130). In the scientific study, the author analyzes the current state of fulfillment of the goals resulting from the strategic and conceptual documents of the Slovak Republic for road safety. The author's attention is primarily focused on the "Strategy of the Slovak Republic for Road Safety for the years 2021-2030". The scientific study also analyzes the current state of traffic accident rates in the Slovak Republic, which the author has also processed in graphic form for better orientation of the reader.

Key words: road safety and traffic flow, traffic accident rate, National strategy of the Slovak Republic for road safety

Úvod

Bezpečnosť v doprave je rozhodne celospoločenský problém, ktorý podnietil k vzniku Európskej charty bezpečnosti CP. Stalo sa tak z iniciatívy Európskej komisie. V rámci všetkých členských štátov je už viac ako 3 800 signatárov tejto charty. V SR sa jej súčasťou stalo už niekoľko desiatok inštitúcií či už z verejnej alebo súkromnej sféry. Dané inštitúcie sa tak dennodenne prostredníctvom svojich činností podieľajú na znížení počtu dopravných nehôd na slovenských cestách. Tento kľúčový dokument zvýšil kultúru bezpečnosti v cestnej doprave,

¹ kpt. JUDr. Dávid Varhol, PhD., odborný asistent Katedry policajných vied Akadémie Policajného zboru v Bratislave

zdokonalil vedomosti o príčinách nehôd a prispel k prijatiu zásadných krokov v oblasti prevencie. Komisia vo svojich politických usmerneniach vyzvala každý členský štát, aby vynaložil úsilie na uskutočnenie spoločných cieľov, a to vypracovaním vnútroštátnych stratégií bezpečnosti CP. SR je absolútne plnohodnotným členom EÚ a výzvu Komisie na tomto úseku naplnila.²

Strategické a koncepčné dokumenty SR na úseku bezpečnosti cestnej premávky

Garantom uvedených tvrdení z úvodu našej vedeckej štúdie sú najmä tieto národné strategické a koncepčné dokumenty Slovenskej republiky:

- „*Stratégia zvýšenia bezpečnosti CP na roky 2011-2020*“,
- „*Národná stratégia SR pre bezpečnosť CP na roky 2021-2030*“,
- „*Programové vyhlásenie vlády na obdobie rokov 2023-2027*“,
- „*Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030*“.

O bezpečnosti cestnej premávky v SR je potrebné uvažovať nielen v rovine vnútroštátnej, ale ako už bolo spomenuté, nakoľko sme členským štátom EÚ, nesmieme opomenúť ani rovinu európsku. SR musí vychádzať z dokumentov, ktoré sa zaoberajú zvýšením bezpečnosti na cestách v rámci dopravnej politiky EÚ. Povinnosť zabezpečiť, čo najväčšiu bezpečnosť a plynulosť cestnej premávky, vyplývala už v minulosti ako aj v súčasnej dobe pre SR a zvyšné členské štáty z niekoľkých európskych dokumentov resp. akčných plánov. Na účely štúdie si uvedieme aspoň najdôležitejšie z nich:

- „*Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a výboru regiónov; Smerom k európskemu priestoru bezpečnosti CP: politické usmernenia pre bezpečnosť CP na roky 2011-2020*“,
- „*Biela kniha - Plán jednotného európskeho dopravného priestoru - vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje*“,³
- „*Ministerské vyhlásenie z Valetty o bezpečnosti CP z roku 2017*“,
- „*Oznámenie Európa v pohybe z roku 2018*“,

² NOCIAR, J. a A. VAJGEL, 2013. *Dopravno-bezpečnostné činnosti 1*, s. 135-136.

³ VARHOL, D. a V. HOLUBICZKY, 2019. Zavádzanie automatizovaného systému vyvodzovania objektívnej zodpovednosti v Slovenskej republike. In: *Vedecká konferencia doktorandov na Akadémii Policajného zboru v Bratislave, zborník príspevkov z 2. ročníka vedeckej konferencie doktorandov*, s. 346.

- „Rámec politiky EÚ v oblasti bezpečnosti CP na obdobie rokov 2021-2030 - ďalšie kroky smerom k naplneniu vízie nulovej úmrtnosti“.

Na národnej úrovni SR vychádzala do konca roka 2020 primárne zo „Stratégie zvýšenia bezpečnosti CP na roky 2011-2020“. Tento národný plán bol schválený ešte uznesením vlády SR č. 798 zo 14.12.2011 a uložilo sa ním zároveň aj zriadenie stálej pracovnej skupiny expertov, ktorá mala dbať na vykonávanie prijatého strategického dokumentu.⁴ Z dôvodu lepšej orientácie v riešenej problematike považujeme za dôležité, aspoň stručne oboznámiť čitateľa s tými aspektmi, že v zmysle predchádzajúcej „Stratégie zvýšenia bezpečnosti CP na roky 2011-2020“ sa žiadúcim dopravným prostredím pomenúvala rýchlosť, istota, bezpečnosť a ekologickosť prepravy osôb a tovaru. Zintenzívnenie bezpečnosti cestnej premávky bolo neodkladnou potrebou a malo prispieť k eliminovaniu nežiadúcich dôsledkov dopravných nehôd. Súčasťou tohto procesu však nemali byť len niektorí z vodičov, cyklistov či chodcov, ale každý občan SR, ktorý sa stáva v akejkoľvek podobe účastníkom cestnej premávky. Vzhľadom na koncepciu predchádzajúcej stratégie možno vysloviť názor, že bola absolútne rozhodujúcim dokumentom pre každý subjekt, ktorý mal čo povedať do pozitívneho ovplyvňovania bezpečnosti cestnej premávky. Bola rozdelená na hlavný strategický cieľ a na deväť kategórií tzv. podporných cieľov a z nich potom vyplývali pre jednotlivé subjekty určité povinnosti, ktoré mali smerovať k ich naplneniu.⁵

Primárnym cieľom stratégie bolo znížiť počet smrteľných následkov ku koncu roka 2020 o polovicu v komparácii s rokom 2010. Teda pokiaľ v roku 2010 zahynulo následkom dopravných nehôd na našich cestách 345 osôb, v roku 2020 malo byť podľa odhadov obetí menej ako 172. Musíme však konštatovať, že tento cieľ sa nám nepodarilo naplniť. Počet usmrtených následkom dopravných nehôd sa v roku 2020 zastavil až na čísle 224, čo je približne o 15 % viac ako bol stanovený cieľ.

Ministerstvo dopravy SR (ďalej len MD SR) využívalo za účelom plnenia uvedených kľúčových úloh stratégie rôzne simulátory nárazov, brzdnej dráhy alebo okuliare predstierajúce stav opitosti, čím došlo k potrebnému preventívnemu pôsobeniu na cieľové skupiny verejnosti. Na preventívnom pôsobení sa pravidelne podieľa i PZ najmä prostredníctvom dopravnopreventívnych akcií zameraných na nebezpečenstvo zostatkového alkoholu, propagáciu

⁴ Uznesenie vlády SR č. 798 zo 14. decembra 2011 k návrhu stratégie zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v Slovenskej republike v rokoch 2011 až 2020 (Národný plán SR pre BECEP 2011-2020).

⁵ Stratégia zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v Slovenskej republike na roky 2011 až 2020 [online]. [cit. 01. júla 2025]. Dostupné na internete: [file:///C:/Users/ew/Downloads/NARODNY_PLAN_SR_PRE_BECEP_2011_2020%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/ew/Downloads/NARODNY_PLAN_SR_PRE_BECEP_2011_2020%20(1).pdf)

informačných letákov, distribúciu reflexných predmetov a pod. Strategický cieľ v oblasti znižovania dopravných nehôd u chodcov, cyklistov a motocyklistov sa síce darilo v predchádzajúcej dekáde priebežne plniť, no pokles bol čoraz pomalší, a preto je aj naďalej nevyhnutné hľadať nové spôsoby pôsobenia na zraniteľných účastníkov cestnej premávky. Z predchádzajúcej stratégie spomenieme ešte strategický cieľ na úseku zvyšovania bezpečnosti cestnej dopravnej siete. Slovenskou správou ciest bola ku koncu minulej dekády zrealizovaná tzv. bezpečnostná inšpekcia na pozemných komunikáciách I. triedy v celkovom rozsahu 1 400 km. Pravidelne boli aj sú vykonávané bezpečnostné audity na úsekoch diaľnic a ciest pre motorové vozidlá. Účelom auditov je predovšetkým doplniť bezpečnostné prvky na týchto komunikáciách. Zo strany PZ sú v danej oblasti pravidelne predkladané kompetentným orgánom návrhy na skvalitnenie dopravno-bezpečnostnej situácie.⁶

Slovenská republika ako plnohodnotný člen Európskej únie, Organizácie spojených národov a Svetovej zdravotníckej organizácie bola účastníckou krajinou Tretej globálnej ministerskej konferencie o bezpečnosti cestnej premávky, konanej 19. - 20. februára 2020 v Štokholme, v rámci ktorej bola vyhlásená nová akčná dekáda pre zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky do roku 2030. SR sa zároveň stala signatárom Štokholmskej deklarácie, ktorá nadviazala na Moskovskú deklaráciu (2009) a Brazílsku deklaráciu (2015) a prijala ciele pre zvyšovanie bezpečnosti cestnej premávky na obdobie rokov 2021 - 2030. Vláda Slovenskej republiky na svojom zasadnutí dňa 1. decembra 2021 uznesením č. 700/2021 schválila na dekádu rokov 2021 až 2030 „*Národnú stratégiu Slovenskej republiky pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2021 – 2030*“. V novej národnej stratégii boli stanovené dva strednodobé strategické ciele pre SR na obdobie rokov 2021 – 2030 a jeden dlhodobý strategický cieľ na obdobie do roku 2050. Prvým strednodobým strategickým cieľom je zníženie počtu usmrtených osôb v dôsledku cestných dopravných nehôd v SR o polovicu do roku 2030 v porovnaní s ich počtom v referenčnom roku 2020 - v referenčnom roku 2020 bolo pri dopravných nehodách v SR usmrtených 224 osôb, strategickým cieľom je preto do roku 2030 znížiť ich počet na 112 usmrtených a menej. Druhým strednodobým strategickým cieľom je zníženie počtu ťažko zranených osôb v dôsledku cestných dopravných nehôd v SR o polovicu do roku 2030 v porovnaní s ich počtom v referenčnom roku 2020 - v referenčnom roku 2020 bolo pri dopravných nehodách v SR ťažko zranených 914 osôb, strategickým cieľom je preto do roku 2030 znížiť počet na 457 ťažko zranených a menej. Dlhodobý strategický cieľ tzv. „*Vision*

⁶ Informácia o vyhodnotení účinnosti opatrení Stratégie zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v Slovenskej republike v rokoch 2011 – 2020.

Zero“ predstavuje zníženie počtu usmrtených osôb a ťažko zranených osôb v dôsledku cestných dopravných nehôd v SR na nulový počet do roku 2050. V záujme dosiahnutia reálneho zníženia dopravnej nehodovosti a jej následkov je potrebné sledovať priebežné plnenie strednodobých strategických cieľov na ročnej báze, ktorých medziročný pokles sledovaných hodnôt by mali dosahovať pri rovnomernom vývoji priemerne 5 % ročne, aby sa zamedzilo jednorazovému výraznému poklesu na konci sledovaného obdobia.⁷ Priebežnú analýzu napĺňania strednodobých strategických cieľov, sme preto zrealizovali v nasledujúcich častiach našej vedeckej štúdie.

V stratégii sú zároveň definované opatrenia, realizáciou ktorých sa naplňajú strategické ciele, ktoré tvoria jadro stratégie a ktoré vychádzajú z identifikovaných aktuálnych problémov, čiže smerovania národnej a európskej politiky v oblasti zvyšovania bezpečnosti cestnej premávky. Tieto opatrenia sú zakomponované do piatich oblastí pôsobenia v procese zvyšovania úrovne bezpečnosti cestnej premávky:

- 1. Ľudský faktor** - zníženie dopravnej nehodovosti a jej následkov prostredníctvom ovplyvnenia postojov účastníkov cestnej premávky smerom k bezpečnému a zodpovednému správaniu,
- 2. Rizikové skupiny účastníkov cestnej premávky** - zníženie dopravnej nehodovosti a jej následkov prostredníctvom cielených opatrení zameraných na rizikové skupiny účastníkov cestnej premávky,
- 3. Bezpečnosť pozemných komunikácií** - zníženie dopravnej nehodovosti a jej následkov prostredníctvom vytvorenia bezpečného dopravného priestoru,
- 4. Vozidlá a technológie** - zníženie dopravnej nehodovosti a jej následkov prostredníctvom zvýšenia bezpečnosti motorových vozidiel a aplikácie moderných technológií,
- 5. Ponehodová starostlivosť** - zníženie následkov dopravných nehôd prostredníctvom zabezpečenia rýchlej a kvalifikovanej zdravotnej starostlivosti.

Pre každú z uvedených piatich oblastí pôsobenia boli ďalej definované tzv. sféry, združujúce navrhované opatrenia do jednotlivých skupín, ktoré majú z hľadiska vecného zamerania spoločný prienik na úrovni danej oblasti pôsobenia. Ide o sféru vymáhania práva,

⁷ NOCIAR, J., VAJGEL, A., RUMANOVSKÝ, E. a D. VARHOL, 2022. *Dopravno-bezpečnostné činnosti 3*, str. 185 a 195.

zvyšovania povedomia, sféru legislatívy, infraštruktúry, vedy a výskumu a napokon o sféru technických kontrol.⁸

Ďalším dokumentom, ktorý v tejto oblasti spomenieme je „*Programové vyhlásenie vlády SR na obdobie rokov 2023-2027: Lepšie, pokojnejšie a bezpečnejšie žiť*“. V ňom sa predstavitelia vlády zaväzujú nadviazať na doterajší rozvoj cestnej dopravnej siete a k vytvoreniu legislatívnych podmienok za účelom zefektívnenia procesov pri príprave, umiestňovaní a povoľovaní stavieb dopravnej infraštruktúry. Vláda podľa predmetného programového vyhlásenia vytvorí medzirezortný projektový tím dotknutých rezortov s cieľom urýchliť prípravu a výstavbu zostávajúcich úsekov na cestných koridoroch D1, D3 a R4. Dokončenie reformy v oblasti verejnej osobnej dopravy implementovanej prostredníctvom Plánu obnovy a odolnosti SR, je taktiež prioritným prvkom predmetného programového vyhlásenia. Rovnako sa vláda zaviazala dokončiť proces prechodu na európske mýto (EETS) a spustenie „národného“ mýtného systému. Neopomenulo sa ani na zraniteľných účastníkov cestnej premávky - cyklistov. Vláda SR sa chce zaoberať zvyšovaním podielu cyklistickej dopravy v mestách jej rozvojom a budovaním nových cyklotrás.⁹

Na základe programového vyhlásenia má vláda SR taktiež zabezpečiť aktualizáciu strategického rámca v oblasti dopravy a vyhodnotiť plnenie cieľov či opatrení dlhodobého strategického dokumentu pod názvom: „*Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030*“. V celom procese spracovávania tohto dokumentu bola striktne dodržiavaná zásada „od analýzy k návrhu“, pričom sa zároveň vychádzalo zo strategického dopravného modelu SR. S prihliadnutím na dokumenty zaoberajúce sa európskou dopravnou politikou a zvyšovaním bezpečnosti v CP, došlo k definovaniu rozvojových globálnych cieľov, špeciálnych cieľov a opatrení, z ktorých uvádzaný strategický materiál pozostáva. Obsahom globálnych cieľov je napr. prijímanie krokov, ktoré budú viesť k trvalo bezpečnej mobilite ľudí a k zníženiu nežiadúcich dopadov dopravy na životné prostredie s akcentom na využívanie vozidiel s hybridným pohonom. Špeciálne ciele sa okrem zavádzania moderných technológií do cestnej dopravy orientujú aj na minimalizovanie počtu nehodových oblastí. Ich snahou je zamerať sa aj na projekciu integrovanej infraštruktúry pre chodcov a cyklistov všade, kde to je nevyhnutné. K špeciálnym cieľom patrilo rovnako úsilie o odstránenie parkujúcich vozidiel z chodníkov.

⁸ Národná stratégia Slovenskej republiky pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2021 – 2030, str. 20-21.

⁹ Programové vyhlásenie vlády SR na obdobie rokov 2023-2027 [online]. [cit. 03. júla 2025]. Dostupné na internete: <https://www.nrsr.sk/web/Dynamic/DocumentPreview.aspx?DocID=535376>

Novelou zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke z 1. októbra 2023, ktorou sa parkovanie na chodníku plošne zakázalo, sa považuje tento špeciálny cieľ za už splnený.¹⁰

Analýza aktuálneho stavu dopravnej nehodovosti v EÚ a v SR

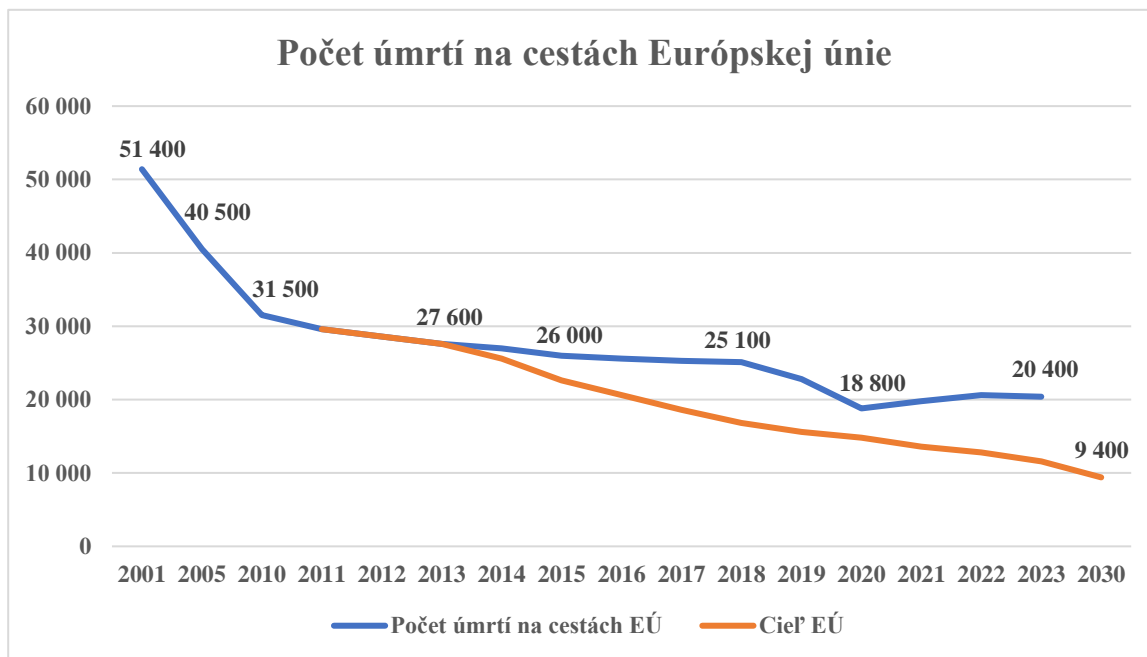
Problematika dopravných nehôd je závažný nežiadúci fenomén. Nielen v EÚ, ale aj na celom svete sú dopravné nehody v poradí ôsmou najobvyklejšou príčinou zranení a úmrtí osôb. Pri deťoch a mladých ľuďoch od 5. do 29. roku veku sú dokonca najbežnejšou príčinou ich úmrtia. Svetová zdravotnícka organizácia preto skúmala celkový globálny stav bezpečnosti v cestnej premávke a z jej analýz vyplynulo, že ročne dôjde na cestách až k vyše 1,35 miliónom úmrtí, čo je podľa nášho názoru skutočne hrozivé číslo. Najviac ohrození sú zraniteľní účastníci cestnej premávky - chodci, cyklisti, motocyklisti. Vďaka neustálemu tlaku EÚ na zmiernenie smrteľných následkov dopravných nehôd vo svojich členských štátoch, ako i vďaka modernejším technológiám možno skonštatovať, že v porovnaní rokov 2010-2020 došlo k poklesu úmrtí následkom DN o 36 %.¹¹

Od roku 2020 by mali medziročné poklesy sledovaných hodnôt v záujme dosiahnutia reálneho zníženia dopravnej nehodovosti a jej následkov dosahovať pri rovnomernom vývoji priemerne 5 % ročne. V roku 2021 došlo na cestách EÚ k približne 19 800 úmrtiam, kým v predchádzajúcom roku 2020 ich bolo 18 800, čo predstavovalo naopak 5 % medziročný nárast. V roku 2023 prišlo o život pri dopravných nehodách v celej EÚ až 20 400 osôb, čo znamenalo len 1 % pokles oproti roku 2022. Predmetné štatistické údaje tak potvrdzujú, že súčasné tempo poklesu nielenže nedosahuje požadované ročné zníženie o približne 5 %, ktoré je zároveň nevyhnutne potrebné k dosiahnutiu strednodobého strategického cieľa EÚ, znížiť počet usmrtených následkom dopravných nehôd medzi rokmi 2020 - 2030 o polovicu, ale naopak za prvé 3 roky akčnej dekády predstavuje dokonca 9 % nárast.¹²

¹⁰ Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 [online]. [cit. 03. júla 2025]. Dostupné na internete: <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/strategia/strategicky-plan-rozvoja-dopravy-sr-do-roku-2030>

¹¹ Bezpečnosť na cestách v EÚ [online]. [cit. 05. augusta 2025]. Dostupné na internete: <https://www.europarl.europa.eu/topics/sk/article/20190410STO36615/bezpecnost-na-cestach-v-eu-infografika>

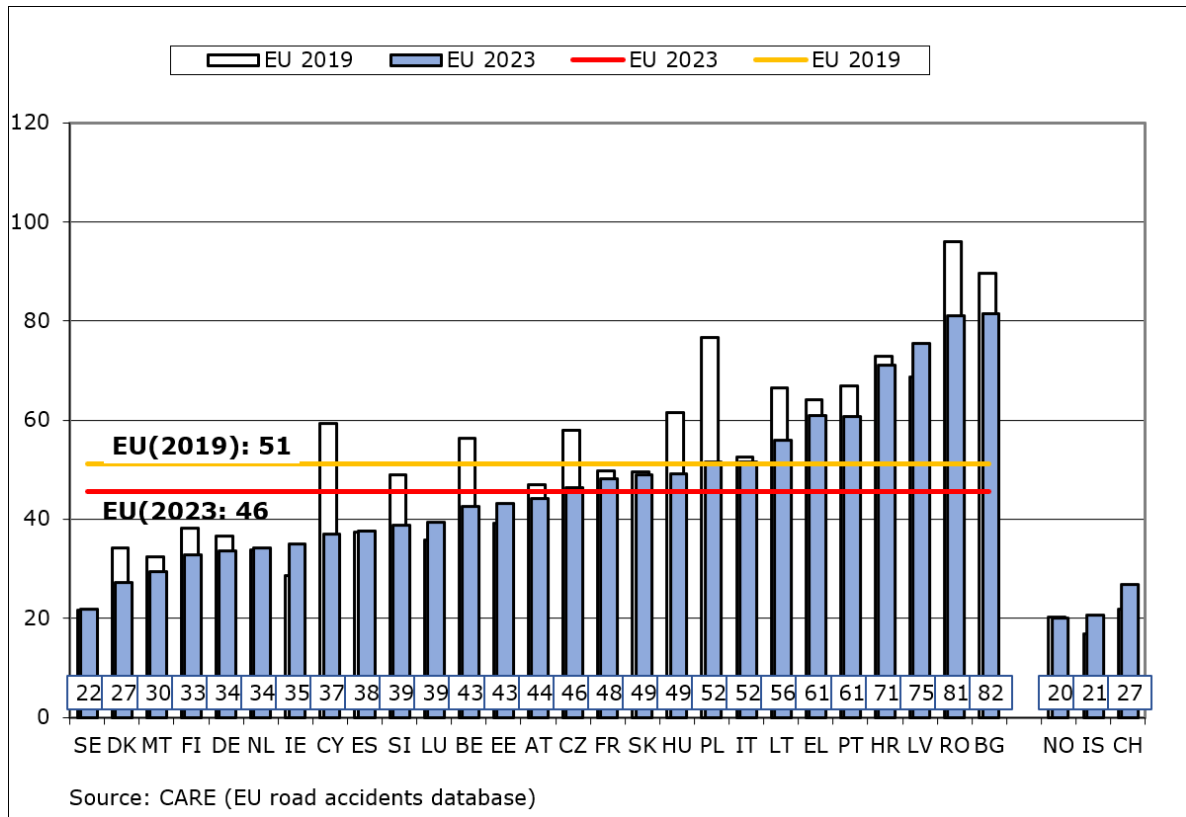
¹² 20,400 lives lost in EU road crashes last year [online]. [cit. 05. augusta 2025]. Dostupné na internete: https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/20400-lives-lost-eu-road-crashes-last-year-2024-10-10_en



Graf č.1: Počet úmrtí na cestách EÚ
(zdroj: vlastné spracovanie)

Priemer EÚ v počte usmrtených následkom dopravných nehôd na milión obyvateľov sa v roku 2023 zastavil na čísle 46. Z nasledujúceho grafu č.2 jasne vyplývajú stále pomerne vysoké odchýlky medzi členskými štátmi, ktoré dosahujú v tejto oblasti najlepšie výsledky a štátmi, ktoré sú na tom najhoršie. Progres v znižovaní úmrtí následkom dopravných nehôd medzi jednotlivými členskými štátmi je tak aj naďalej výrazne nerovnomerný. Absolútne prvenstvo patrí Švédom, ktorí vykazujú 22 úmrtí na milión obyvateľov, čo je v porovnaní s najhoršími Bulharmi (82 úmrtí) až takmer štvornásobne viac. V roku 2023 dosiahli napr. Česká republika, Cyprus, Poľsko, Rumunsko a Fínsko najnižšie počty usmrtených následkom dopravných nehôd od čias sledovania predmetných štatistických údajov. Poľsko zaznamenalo pokles počtu úmrtí medzi rokmi 2019 - 2023 až o 35%, zatiaľ čo Írsko hlásilo nárast o 31 %. Celková miera úmrtnosti na cestách v Poľsku však paradoxne zostáva nad priemerom EÚ, kým tá írsky je nižšia. Slovenská republika dosiahla v roku 2023 z 27. členských štátov EÚ 17. miesto pri 49 úmrtiach na milión obyvateľov, čo je o tri viac ako spomínaný priemer EÚ. Na grafe č.2 sú vyobrazené aj štatistické údaje z krajín ako Nórsko (20 úmrtí), Island (21 úmrtí) a Švajčiarsko (27 úmrtí), ktoré síce nie sú členskými štátmi EÚ, avšak paradoxne na úseku

cestnej premávky dosahujú perfektné výsledky. Vo všeobecnom meradle sa teda dajú považovať cesty EÚ vždy za relatívne nebezpečné.¹³



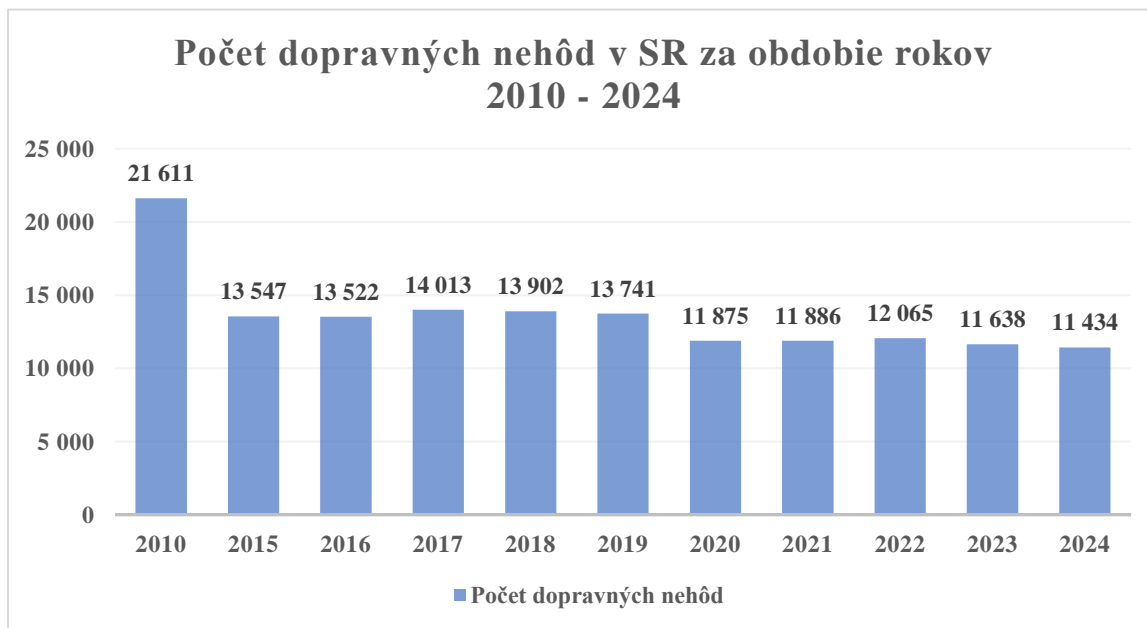
Graf č.2: Počet usmrtených následkom DN v členských štátoch EÚ pri prepočte na milión obyvateľov
(zdroj: https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/20400-lives-lost-eu-road-crashes-last-year-2024-10-10_en)

K vyše polovici nehôd so smrteľným následkom dochádza na cestách mimo obcí, približne 38 % vzniká v mestách a 9 % smrteľných nehôd pripadá na diaľnice. Podľa „*Rámca politiky EÚ v oblasti bezpečnosti CP*“ je príčinou 1/3 týchto nehôd nedovolené prekročenie rýchlosti. V dôsledku porušenia tohto pravidla cestnej premávky je dokázané až 12,8 krát väčšie nebezpečenstvo nehody, než aké je pri jeho dodržiavaní. Európskej rade sa na základe realizujúcej výskumnej činnosti podarilo zistiť, že ak by sa priemerná rýchlosť v členských štátoch EÚ znížila čo i len o 1 km/h, v priebehu jedného roka sa zachráni na cestách EÚ 2 200 ľudí. Je potrebné zdôrazniť, že čoraz častejšou príčinou DN sa stáva vedenie vozidla pod vplyvom alkoholu prípadne iných návykových látok. Podľa odhadov sa vplyv alkoholu podpisuje až pod 25 % smrteľných následkov v cestnej doprave. Nesmieme však opomenúť ani ďalší významný faktor v dôsledku ktorého výrazným spôsobom stúpa počet dopravných nehôd, a tým je rozptyľovanie (10 - 30 % riziko vzniku DN). Je všeobecne známym faktom, že

¹³ 20,400 lives lost in EU road crashes last year [online]. [cit. 05. augusta 2025]. Dostupné na internete: https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/20400-lives-lost-eu-road-crashes-last-year-2024-10-10_en

používanie mobilného telefónu vodičom či obsluha navigačných systémov v automobiloch počas jazdy sú veľmi nebezpečné. Čo i len chvíľka nepozornosti môže mať mnohokrát fatálne následky. Z výskumov vyplynulo, že pri hľadaní čísla v telefónnom zozname počas jazdy sa riziko vzniku dopravnej nehody zvyšuje až 12,2 násobne a pri písaní správ prostredníctvom sociálnych sietí alebo SMS-iek 6,1 násobne. Veľkým problémom je aj nepoužívanie bezpečnostného pásu. Z vedeckých štúdií vyplýva, že vodiči po nich siahajú len vo veľmi obmedzenom rozsahu. Ich používaním sa však dá zabrániť ďalším 2 800 usmrteným na cestách EÚ.¹⁴

V tejto časti vedeckej štúdie sme sa taktiež zamerali aj na analýzu dopravnej nehodovosti v SR. Zo všeobecnej analýzy (graf č.3) nám jednoznačne vyplýva, že aj keď SR postúpila v poslednom období štrnástich rokov na úseku bezpečnosti cestnej premávky viditeľným spôsobom dopredu a došlo k výraznejšiemu poklesu dopravných nehôd, nie je možné prognózovať ich ďalší výrazný pokles, ako aj pokles ich následkov bez zavádzania nových aspektov pôsobiacich na účastníkov cestnej premávky.

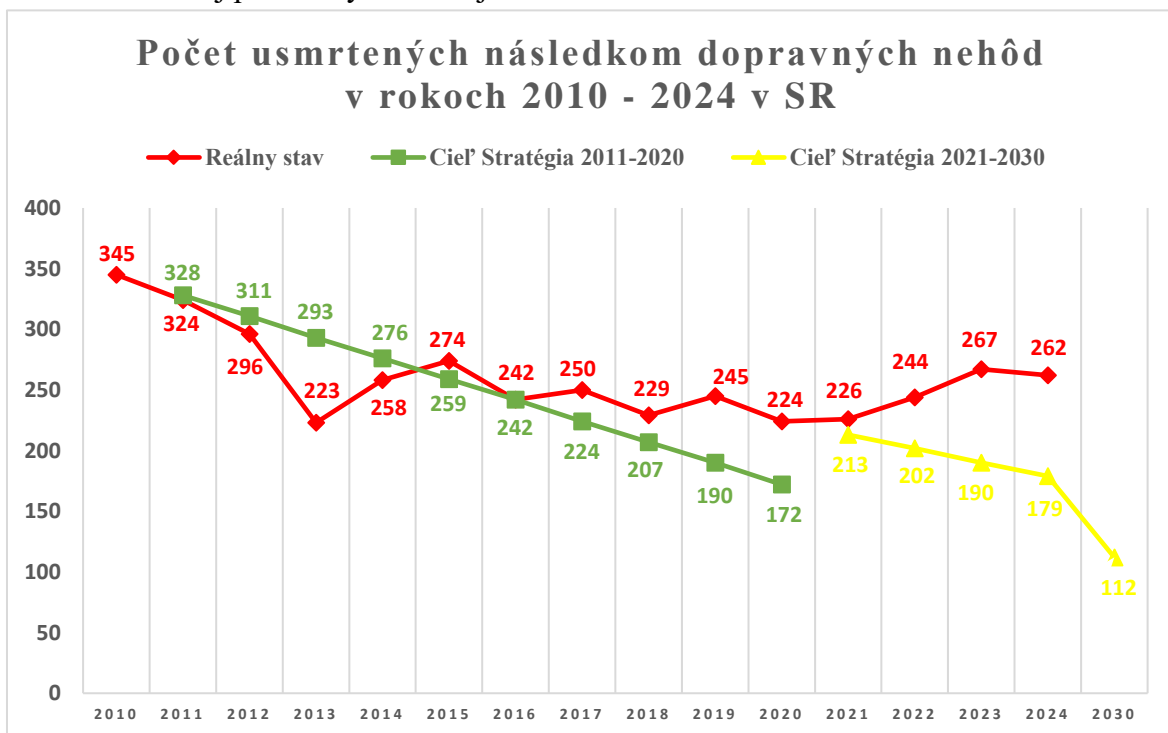


Graf č.3: Počet dopravných nehôd v SR za obdobie rokov 2010 - 2024
(zdroj: <http://www.minv.sk/?statisticke-ukazovatele-sluzby-dopravnej-policie>)

Z predloženého grafu č.4 a z vykonanej analýzy plnenia cieľov vyplývajúcej z predchádzajúcej „Stratégie zvýšenia bezpečnosti CP na roky 2011-2020“ možno vysloviť konštatáciu, že primárny cieľ sa SR splniť rozhodne nepodarilo. V porovnaní rokov 2010 - 2020 malo dôjsť k 50 % zníženiu počtu obetí, ktoré prišli o život pri dopravných nehodách. A síce

¹⁴ Rámec politiky EÚ v oblasti bezpečnosti CP na obdobie rokov 2021-2030 - ďalšie kroky smerom k naplneniu vízie nulovej úmrtnosti, s. 17-19.

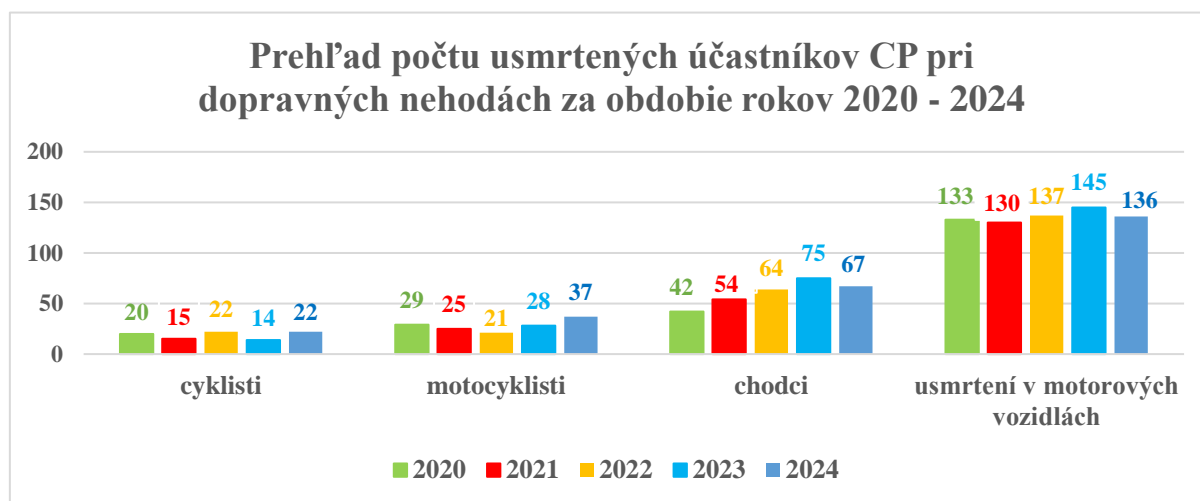
kým v roku 2010 bolo obetí 345, ku koncu roka 2020 ich malo byť podľa odhadov a záväzkov korešpondujúcich s dokumentmi EÚ už len 172. Štatistiky nám však k 31.12.2020 vykazovali 224 obetí, čo je v porovnaní s cieľom stanoveným v sledovanom období približne o 15 % viac. Ako sme už v predchádzajúcej časti vedeckej štúdie uviedli, nová akčná dekáda priniesla prijatie nového strategického dokumentu „*Národnú stratégiu Slovenskej republiky pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2021 – 2030*“. V nej sa okrem iného vytýčil aj jeden zo strednodobých strategických cieľov. Ide o zníženie počtu usmrtených osôb v dôsledku cestných dopravných nehôd v SR o polovicu do roku 2030 v porovnaní s ich počtom v referenčnom roku 2020. Graf č.4 prezentuje, že v referenčnom roku 2020 bolo pri dopravných nehodách v SR usmrtených 224 osôb, strategickým cieľom je preto do roku 2030 znížiť tento počet na 112 usmrtených a menej. Od začiatku novej akčnej dekády sa však SR ako keby vybrala opačným smerom. Počet usmrtených následkom dopravných nehôd sa u nás medzi rokmi 2020 - 2024 zvýšil o takmer 17 %. Na základe uvedeného je nutné zdôrazniť, že bez výraznejších opatrení SR nebude schopná plniť záväzky EÚ v tejto oblasti ani naďalej. Riešenie vidíme napr. v skvalitnení odbornej prípravy vodičov, v budovaní bezpečnej cestnej siete, v zavádzaní inovatívnych bezpečnostných prvkov do automobilov a rovnako i v implementácii inteligentných dopravných systémov, ktorých hlavným cieľom je zníženie dopadov na zdravie účastníkov cestnej premávky a ich majetku.¹⁵



¹⁵ KALAŠOVÁ, A. a J. KAPUSTA, 2015. Inteligentné dopravné systémy - základ zvyšovania bezpečnosti v cestnej doprave. In: *Podiel Policajného zboru a ostatných zainteresovaných subjektov na napĺňaní cieľov stratégie zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v SR v rokoch 2011 -2020*, zborník z vedeckej konferencie, s. 54.

Graf č.4: Počet usmrtených následkom dopravných nehôd v rokoch 2010 - 2024 v SR
(zdroj: vlastné spracovanie)

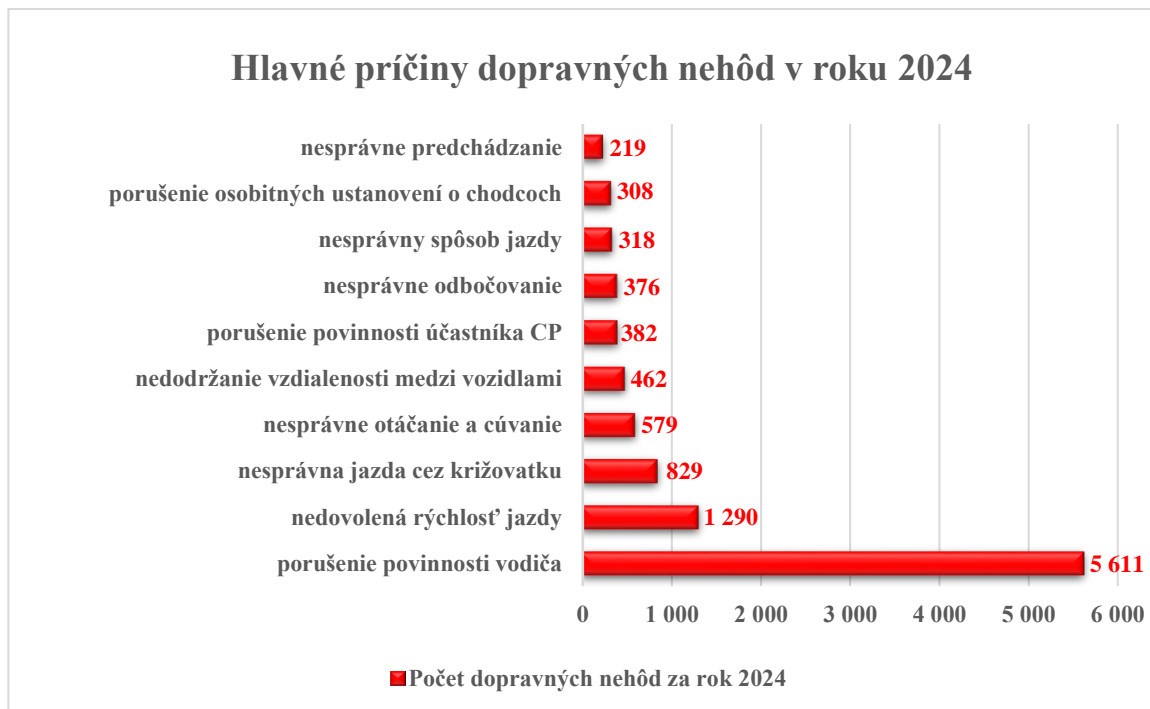
Na grafe č.5 sme uviedli prehľad počtu usmrtených účastníkov cestnej premávky pri dopravných nehodách, pričom jednotlivé údaje sme komparovali medzi rokmi 2020 až 2024. K usmrteniu účastníkov cestnej premávky v motorových vozidlách došlo v nami sledovanom období až v 55 % prípadov (priemerne 136 usmrtených). Od roku 2020 je počet obetí v tejto skupine bez malých odchýlok takmer lineárny. Zo zraniteľných účastníkov sú najpočetnejšou skupinou chodci - 26 % prípadov, pričom počet usmrtených chodcov predstavoval rapidný nárast, a to zo 42 v roku 2020, na 75 v roku 2023 resp. 67 v roku 2024. Zvyšok, a to konkrétne 11 % z celkového počtu usmrtených tvorili v sledovanom období rokov 2020 - 2024 motocyklisti (priemerne 28 usmrtených) a 8 % cyklisti (priemerne 19 usmrtených). Pre tieto dve skupiny bol rok 2024 v porovnaní s predchádzajúcim obdobím v znamení menšieho nárastu.



Graf č.5: Prehľad počtu usmrtených účastníkov CP pri dopravných nehodách za obdobie rokov 2020 - 2024
(zdroj: <http://www.minv.sk/?statisticke-ukazovatele-sluzby-dopravnej-policie>)

Aby sme poskytli komplexnejší pohľad na súčasný stav dopravnej nehodovosti v SR, je nevyhnutné zrealizovať aj analýzu hlavných príčin vzniku dopravných nehôd. Zosystematizovali sme ich v nasledujúcom grafe č.6. K uvedeným príčinám patrí predovšetkým porušovanie povinností vodičov ako napr. nevenovanie sa plne vedeniu vozidla, telefonovanie či nesledovanie situácie v cestnej premávke. V dôsledku týchto príčin došlo až k 5 611 dopravným nehodám, čo predstavuje 49 % z ich celkového počtu. Z uvedeného dôvodu došlo napr. 1.8.2022 k sprísneniu sankcie za používanie telefónneho prístroja počas jazdy v blokovom konaní zo 100€ na 150€ a zároveň sa toto porušenie zákona subsumovalo medzi porušenia pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom. Druhou najčastejšou príčinou

v dôsledku ktorej došlo k 1 290 nehodám (11 % z celkového počtu) bola nedovolená rýchlosť jazdy. Aj pri tomto porušení pravidiel cestnej premávky došlo v auguste 2022 k sprísneniu. Prekročenie rýchlosti v obci o minimálne 50km/h a prekročenie rýchlosti mimo obce o minimálne 60km/h sa zaradilo taktiež medzi porušenia pravidiel CP závažným spôsobom. Prekročenie rýchlosti jazdy v uvedenom rozsahu sa obdobne ako telefonovanie odvedty ráta medzi tri závažné priestupky počas 12 mesiacov. Pri treťom porušení pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom, tak je možné priestupok vinníka riešiť v správnom konaní, kde hrozia vyššie sankcie a zároveň možnosť uložiť zákaz činnosti. V poradí treťou príčinou dopravných nehôd (7 % z celkového počtu) na slovenských cestách bola v roku 2024 nesprávna jazda cez križovatku, čo predstavuje 829 DN. Naopak najmenej častými príčinami sú nesprávny spôsob jazdy (318 DN), porušenie osobitných ustanovení o chodcoch (308 DN) a nesprávne predchádzanie (219 DN).



Graf č.6: Hlavné príčiny dopravných nehôd v roku 2024
(zdroj: <http://www.minv.sk/?statisticke-ukazovatele-sluzby-dopravnej-policie>)

Záver

V našej vedeckej štúdii sme analyzovali aktuálny stav plnenia cieľov vyplývajúcich so strategických a koncepcných dokumentov SR pre bezpečnosť cestnej premávky pričom tento sme zároveň komparovali so súčasným stavom dopravnej nehodovosti v SR. Od začiatku novej akčnej dekády, a síce od prijatia nového strategického dokumentu na úseku bezpečnosti cestnej

premávky „Stratégie SR pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2021-2030“, však musíme vysloviť konštatáciu, že SR sa ako keby vybrala opačným smerom. Síce sa nám darí plniť prvý strednodobý strategický cieľ - znížiť počet ťažko zranených osôb v dôsledku cestných dopravných nehôd v SR o polovicu do roka 2030, ale predmetný pokles medzi rokmi 2020-2024 predstavuje niečo málo okolo 11%. Ak by SR v predmetnom tempe poklesu ťažkých zranení pokračovala, cieľ by do roka 2030 aj tak nespĺnila, pretože percento poklesu by predstavovalo takmer 25%, čo je o polovicu menej ako stanovený cieľ. SR sa však výrazným spôsobom odkláňa od druhého vytýčeného strednodobého strategického cieľa - znížiť počet usmrtených osôb v dôsledku cestných dopravných nehôd v SR o polovicu do roka 2030. Počet usmrtených následkom dopravných nehôd sa u nás medzi rokmi 2020 - 2024 dokonca zvýšil o takmer 17 %. Na základe toho je nutné zdôrazniť, že bez výraznejších opatrení SR nebude schopná plniť záväzky EÚ v tejto oblasti ani naďalej. Predmetné štatistické údaje tak potvrdzujú, že súčasné tempo poklesu nielenže nedosahuje požadované ročné zníženie o približne 5 %, ktoré je zároveň nevyhnutne potrebné k dosiahnutiu strednodobého strategického cieľa EÚ, znížiť počet usmrtených následkom dopravných nehôd medzi rokmi 2020 - 2030 o polovicu, ale naopak za prvé 4 roky akčnej dekády predstavuje dokonca aj na úrovni členských štátov EÚ 9 % nárast. Pri tomto vývoji sa nebude reálne ani len priblížiť k splneniu dlhodobého strategického cieľa tzv. Vision Zero - znížiť počet usmrtených osôb a ťažko zranených osôb v dôsledku cestných dopravných nehôd v SR resp. vo všetkých členských štátoch EÚ do roku 2050 na nulový počet.

V našej vedeckej štúdií sme uviedli niekoľko dopravno-bezpečnostných opatrení, ktoré boli prijaté za účelom pozitívneho ovplyvnenia dopravno-bezpečnostnej situácie na území SR, no tie sa aj vzhľadom na vývoj dopravnej nehodovosti javia ako nedostatočné a už teraz sa uvažuje o ich sprísnení. Ministerstvo vnútra SR predložilo návrh novely zákona č. 8/2009 Z. z. o cestnej premávke, ktorá počítá s vyššou ochranou chodcov na priechodoch či s predĺžením už spomínanej lehoty evidovania troch závažných priestupkov z 12 na 24 mesiacov. Ako ďalšie z opatrení pre vodičov po spáchaní troch závažných priestupkov sa má zaviesť povinné absolvovanie rehabilitačného programu, pričom doškoloňovací kurz v autoškole a preskúšanie z odbornej spôsobilosti ostane rovnako v platnosti. V prípade, že vodič v lehote 24 mesiacov poruší štvrtýkrát závažným spôsobom pravidlá cestnej premávky, bude mu odobraté vodičské oprávnenie. Rovnako predmetná novela počítá aj so sprísnením sankcií za prekročenie rýchlosti. Porušením pravidiel cestnej premávky závažným spôsobom bude prekročenie rýchlosti o viac ako 30km/h v obci alebo o viac ako 40 km/h mimo obce. Samotné výšky pokút

ostávajú rovnaké, navrhuje sa však úprava rozpätia prekročenia rýchlosti pri jednotlivých úrovniach pokút. Až obdobie po zavedení týchto opatrení ukáže, či budú mať dostatočný vplyv na pokles dopravnej nehodovosti a na napĺňanie cieľov vyplývajúcich zo strategických dokumentov na úseku bezpečnosti cestnej premávky.

Literatúra

NOCIAR, Ján a Anton VAJGEL, 2013. *Dopravno-bezpečnostné činnosti 1*. Bratislava: Akadémia Policajného zboru v Bratislave. ISBN: 978-80-8054-573-4.

NOCIAR, Ján, VAJGEL, Anton, RUMANOVSKÝ, Ľuboš a Dávid VARHOĽ, 2022. *Dopravno-bezpečnostné činnosti 3*. Bratislava: Akadémia Policajného zboru v Bratislave. ISBN 978-80-8054-938-1.

VARHOĽ, Dávid a Vincent HOLUBICZKY, 2019. Zavádzanie automatizovaného systému vyvodzovania objektívnej zodpovednosti v Slovenskej republike. In: *Vedecká konferencia doktorandov na Akadémii Policajného zboru v Bratislave, zborník príspevkov z 2. ročníka vedeckej konferencie doktorandov*. Bratislava: Akadémia Policajného zboru v Bratislave, s. 346 - 353. ISBN: 978-80-8054-824-7.

KALAŠOVÁ, Alica a Ján KAPUSTA, 2015. Inteligentné dopravné systémy - základ zvyšovania bezpečnosti v cestnej doprave. In: *Podiel Policajného zboru a ostatných zainteresovaných subjektov na napĺňaní cieľov stratégie zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v SR v rokoch 2011 -2020, zborník z vedeckej konferencie s medzinárodnou účasťou*. Bratislava: Akadémia Policajného zboru v Bratislave, s. 53 - 59. ISBN-978-80-8054-618-2.

Rámec politiky EÚ v oblasti bezpečnosti CP na obdobie rokov 2021-2030 - ďalšie kroky smerom k naplneniu vízie nulovej úmrtnosti.

Národná stratégia Slovenskej republiky pre bezpečnosť cestnej premávky na roky 2021 – 2030

Uznesenie vlády SR č. 798 zo 14. decembra 2011 k návrhu stratégie zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v Slovenskej republike v rokoch 2011 až 2020 (Národný plán SR pre BECEP 2011-2020).

Programové vyhlásenie vlády SR na obdobie rokov 2023-2027 [online]. [cit. 03. júla 2025]. Dostupné na internete: <https://www.nrsr.sk/web/Dynamic/DocumentPreview.aspx?DocID=535376>

Stratégia zvýšenia bezpečnosti cestnej premávky v Slovenskej republike na roky 2011 až 2020 [online]. [cit. 01. júla 2025]. Dostupné na internete: [file:///C:/Users/ew/Downloads/NARODN_Y_PLAN_SR_PRE_BECEP_2011_2020%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/ew/Downloads/NARODN_Y_PLAN_SR_PRE_BECEP_2011_2020%20(1).pdf)

Strategický plán rozvoja dopravy SR do roku 2030 [online]. [cit. 03. júla 2025]. Dostupné na internete: <https://www.mindop.sk/ministerstvo-1/doprava-3/strategia/strategicky-plan-rozvoja-dopravy-sr-do-roku-2030>

Bezpečnosť na cestách v EÚ [online]. [cit. 05. augusta 2025]. Dostupné na internete: <https://www.europarl.europa.eu/topics/sk/article/20190410STO36615/bezpecnost-na-cestach-v-eu-infografika>

20,400 lives lost in EU road crashes last year [online]. [cit. 05. augusta 2025]. Dostupné na internete: https://transport.ec.europa.eu/news-events/news/20400-lives-lost-eu-road-crashes-last-year-2024-10-10_en