

2. Dlouhodobý vývoj nehodovosti na silničních komunikacích

Počet nehod na silnicích České republiky vrcholil v roce 1999...

V dlouhodobém pohledu dosáhl celkový počet nehod na tuzemských silnicích vrcholu v roce 1999 (kdy byl oproti polovině 90. let vyšší o téměř třetinu a ve vztahu k roku 1990 více než dvojnásobný). Významný pokles nastal mezi roky 1999-2001 (téměř na úroveň roku 1995).

Období od začátku první dekády po roce 2000 lze z pohledu celkové nehodovosti hodnotit nejprve spíše jako stagnaci s pozdější postupnou tendencí mírného poklesu, která se plně zrealizovala až po roce 2006. Na výrazný pokles počtu evidovaných dopravních nehod v Česku mezi roky 2008 a 2009 mělo vliv především ustanovení zákona č. 361/2000 Sb. (o provozu na pozemních komunikacích) a jeho následných novelizací¹, podle nichž se několikrát změnila i povinnost nahlášovat policii pouze ty dopravní nehody bez zranění a bez poškození majetku třetí osoby, při nichž došlo k hmotné škodě zřejmě převyšující stanovené hranice. Těmi byly do r. 2000 1 tis. korun, od ledna 2001 20 tis. korun, od července 2006 50 tis. korun a konečně od ledna 2009 100 tis. korun.

Vliv tohoto ustanovení se vedle roku 2009 částečně projevil i roce 2007, kdy meziroční pokles celkového počtu nehod (-3 %) nebyl doprovázen souběžnou redukcí počtu usmrčených (+17 %) či zraněných osob (+4 %).

... počet usmrčených osob byl - při velkém růstu těchto případů na počátku 90. let – nejvyšší v roce 1997

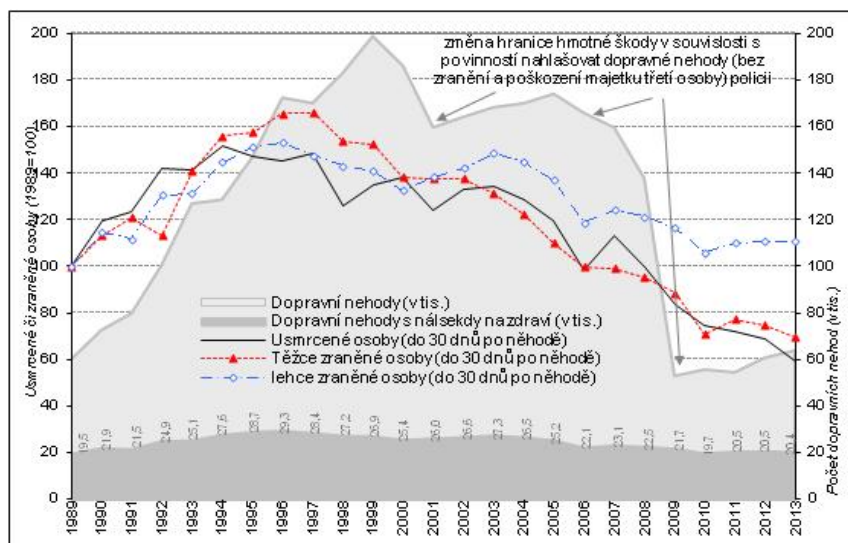
Počet usmrčených osob následkem dopravních nehod na silnicích v ČR na počátku 90. let prudce vzrostl (např. vlivem silně rostoucí intenzity dopravy) a při mírnějších tempech růstu vrcholil v roce 1997 na úrovni o ¼ vyšší než v roce 1990. Od té doby se vývoj ustálil (v rozmezí 1400-1500 osob usmrčených ročně), počínaje rokem 2004 vidíme pozitivní tendenci ke snižování počtu zemřelých i všech zraněných osob (mj. i vlivem zavedení restriktivních opatření na řidiče). I přes mírné zhoršení v roce 2007 pokračovala i v následujících letech redukce usmrčených, a to dokonce s větší intenzitou.

Počet zemřelých do 24 hod. po nehodě od roku 2008 plynule klesal, tato redukce poklesu usmrčených však postupně ubírala na meziroční dynamice, což by mohlo naznačovat, že se již z velké části vyčerpал potenciál represivních i preventivních opatření dopravní politiky, které byly intenzivně realizovány zejména po roce 2005. Svědčí pro to i zastavení počtu lehce zraněných osob v období po roce 2010 a také dosavadní vývoj v roce 2014, když počet usmrčených meziročně o desetinu vzrostl (vinou vyšší četnosti obětí v červnu a září), mírně vyšší byl i počet lehkých zranění.

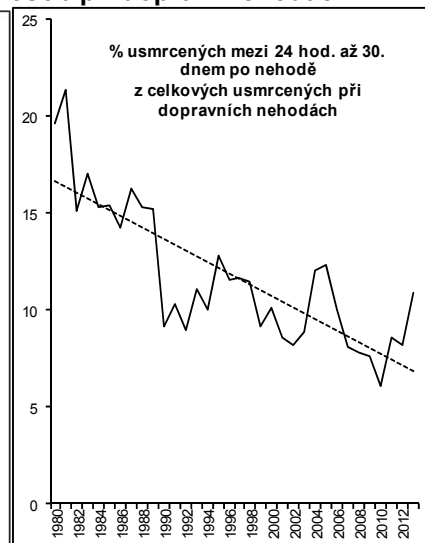
¹ Od roku 2009 došlo ke změně pravidel pro hlášení nehody Policii ČR. Nehodu je nutno hlásit v těchto případech:

1. Pokud při nehodě dojde ke zranění (třeba i jen drobnému) nebo k usmrcení osoby.
2. Pokud při nehodě dojde na některém z vozidel včetně přepravovaných věcí ke škodě převyšující 100 000 Kč.
3. Pokud při nehodě dojde ke škodě (v jakékoli výši) na majetku třetí osoby (např. k poškození zaparkovaného vozidla, přilehlé nemovitosti apod.); policie se však nebude volat v případech, kdy půjde o škodu na vozidle, které sice je v majetku třetí osoby (např. leasingové společnosti, zaměstnavatele, ale třeba i někoho z rodiny), ale jeho řidič měl na nehodě účast.
4. Pokud při nehodě dojde k poškození pozemní komunikace či ke zničení nebo poškození její součásti nebo příslušenství (např. dopravní značky, svodidel apod.).
5. Pokud při nehodě dojde k poškození obecně prospěšného zařízení (např. přejezdového zabezpečovacího zařízení) nebo životního prostředí (např. při úniku provozních kapalin z vozidla).
6. Pokud po nehodě nebude účastník sám schopni (bez vynaložení nepřiměřeného úsilí) obnovit plynulost provozu.
7. Pokud se účastníci nehody vzájemně nedohodnou na zavinění.

Graf č. **Dlouhodobý vývoj počtu nehod v silničním provozu v ČR a jejich následků** (abs. počty) 16

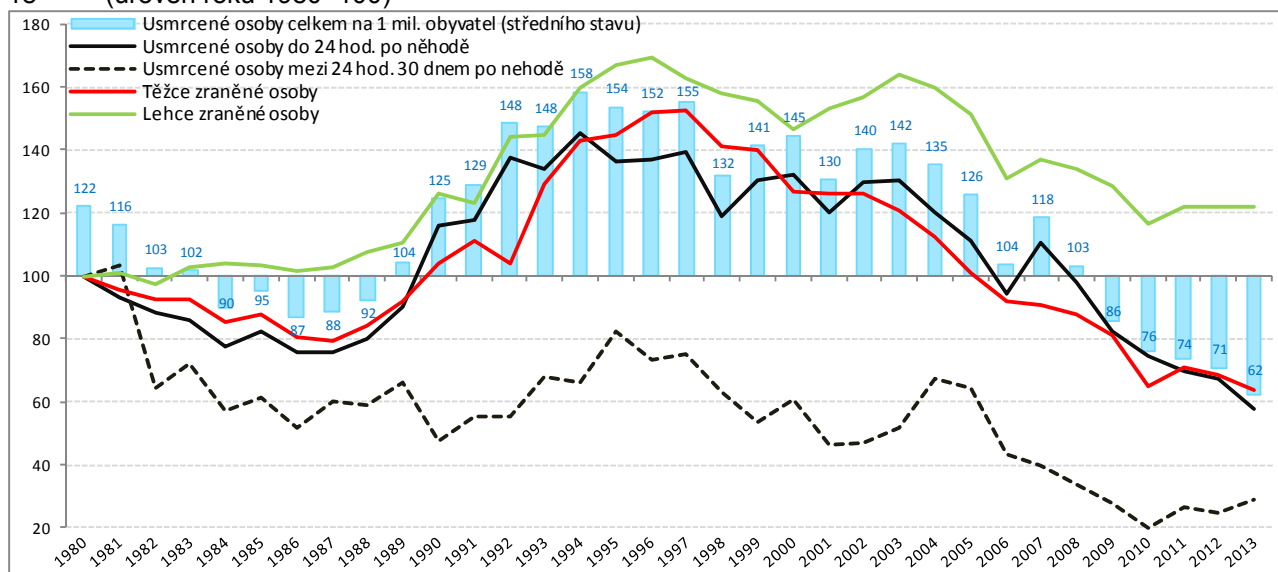


Graf č. **Podíl „následně“ zemřelých z celkového počtu usmrcených osob při dopravních nehodách v ČR** 17



Pozn.: od roku 2009 není celkový počet nehod srovnatelný s předchozími roky vlivem významné metodické změny (netýká se nehod s následky na zdraví jejich účastníků)
Pramen: Policejní prezidium ČR, vlastní výpočty

Graf č. **Dlouhodobý vývoj počtu důsledků nehod v silničním provozu v ČR** 18 (úroveň roku 1980=100)



Pramen: Policejní prezidium ČR, vlastní výpočty

Hlavní faktory dlouhodobého poklesu dopravní nehodovosti v ČR

Mezi hlavní faktory působící ve směru poklesu počtu dopravních nehod patří

- Obměna vozového parku směrem k většímu zastoupení vozidel vybavených moderními bezpečnostními prvky (konstrukce vozidla odolnější vůči srážce, posílení vnitřních bezpečnostních prvků – airbagy aj.).
- Rozvoj dopravní infrastruktury (dálnice, obchvaty měst).
- Preventivní i represivní dopravní opatření (bodový systém, osvětové informační kampaně).
- Metodická změna povinnosti hlásit nehody v závislosti na výši hmotné škody (podrobně viz dále). Tato změna výrazně ovlivnila počet nehod především mezi roky 2008 a 2009, nemá však na nehody s následky na zdraví (u nich trvá povinnost hlásit každou událost policii)
- V důsledku demografického vývoje došlo v posledním desetiletí k postupnému posunu populačně silných kohort z věku typického vysokou nehodovostí řidičů (dvacátníci) do kategorie vyzrálějších řidičů



(třicátíci)

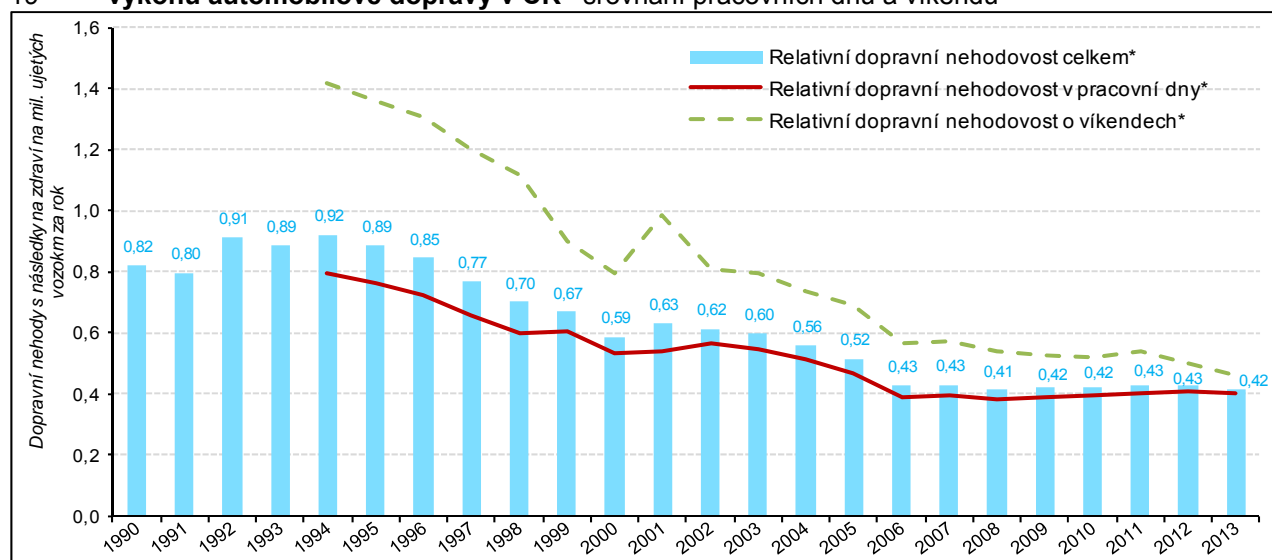
- f) Zpomalení růstu dopravních výkonů v posledních letech a jejich pokles v roce 2010 zaznamenaný (ve formě ujetých vozokm) na všech hlavních typech komunikací

Hlavní protisměrně působící faktory

Mezi hlavní faktory působící na zvyšování počtu nehod lze naopak zařadit

- Dlouhodobý nárůst počtu vozidel, zejména osobních a toho plynoucí růst dopravních výkonů (do roku 2008)
 - Zvyšující se agresivita řidičů, která se zejména u začínajících řidičů může kombinovat s jejich nedostatečnými zkušenostmi při řešení hůře předvídatelných krizových situací
- Pozitivní roli při redukci vážných zranění má nejenom chování účastníků silničního provozu či stav infrastruktury, ale i úroveň zdravotní péče, vč. součinnosti všech složek integrovaného záchranného systému. Dobře to dokládá snižující se podíl zemřelých na následky nehod v období 24 hodin až 30 dnů po nehodě (viz graf 6). Zatímco v roce 1998 v tomto časovém rozmezí zemřelo 12,8 % všech obětí silničních nehod, v roce 2010 byla jejich váha poloviční.

Graf č. **Dlouhodobý vývoj dopravních nehod v silničním provozu v relaci k ročnímu dopravnímu výkonu automobilové dopravy v ČR – srovnání pracovních dnů a víkendů¹⁾**



^{*)} Dopravní nehody s následky na zdraví na mil. ujetých vozokm za rok (resp. pracovní den či víkend)

Rok 2013 - předběžné údaje (dopravní intenzity)

Pramen: Policejní prezidium ČR, Technická správa komunikací, Ústav dopravního inženýrství, vlastní výpočty

Počty evidovaných dopravních nehod ovlivnily změny týkající se skutečností, kdy dochází k povinnosti nahlašovat nehody

Na výrazný pokles počtu evidovaných dopravních nehod od roku 2001 mělo vliv i ustanovení zákona č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích a jeho následných novelizací, kdy se několikrát měnila povinnost nahlašovat policii pouze ty dopravní nehody bez zranění a bez poškození majetku třetí osoby, při nichž došlo k hmotné škodě zřejmě převyšující určité částky (20 tis. korun od ledna 2001, 50 tis. korun od 1. července 2006 a 100 tis. korun od 1. ledna 2009). Na absolutní četnost nehod měla vliv zejména úprava od počátku roku 2009.

Faktor rozšiřování vozového parku

Jeden z klíčových faktorů ovlivňujících počet nehod (vč. těch vážných) představuje rozšiřující se kapacita vozového parku (především růst automobilizace), která generuje i vyšší dopravní výkony. Např. Počet registrovaných osobních automobilů se v ČR mezi roky 1995 a 2011 zvýšil o polovinu (na 4 581 tis.), téměř na trojnásobek vzrostl počet nákladních vozidel (na 585 tis.). Realizované dopravní výkony vykazovaly silný plynulý růst až do roku 2008, kdy byly oproti roku 1990 v ČR vyšší dvojnásobně, v Praze trojnásobně. Takto prudkému tempu se stačil „přizpůsobit“ počet dopravních nehod prakticky po celá devadesátá léta, u nehod s následky na zdraví pouze v jejich první polovině. Po roce 2000 již počty nehod (vč. vážných) vztahených na dopravní výkon citelně klesaly, přičemž v Praze dynamičtěji. Metropole tak v případě

vážných nehod prakticky smazala odstup od ČR (viz graf 5), bylo to ale především vlivem intenzivnějšího růstu dopravních výkonů.