

Shrnutí

- Bezpečnost silničního provozu na území ČR se (pohledem následků nehod) zejména v posledních letech výrazně zlepšuje. Mezi roky 2007 a 2013 se počet obětí snížil o téměř polovinu, těžce zraněných ubylo o 30 %, lehce zraněných osob bylo o osminu méně. Tento příznivý vývoj se během prvních devíti měsíců roku 2014 částečně zastavil, když počet usmrcených meziročně o desetinu vzrostl (vinou vyšší četnosti obětí v červnu a září), mírně vyšší byl i počet lehkých zranění, naopak případy těžkých zraněných dosáhly nejnižší úrovně ve více než 40-leté historii. Dlouhodobá je i redukce tzv. následné úmrtnosti na nehody - zatímco v roce 1995 tvořili zemřelí v intervalu 24 hod. až 30 dní po nehodě 12,8 % všech obětí silničních nehod, v roce 2010 byla jejich váha poloviční.
- Od roku 2009, kdy došlo k zásadní metodické změně vymezení nehodových událostí (s ohlašovací povinností dopravní policii), počet všech nehod mírně roste (v průměru o 3 % ročně). Na tomto nárůstu se více než z třetiny podílí dynamicky rostoucí (byť zatím relativně okrajová) kategorie srážek s lesní zvěří a domácím zvířectvem, z poloviny pak nehody zaviněné řidiči motorových vozidel. O čtvrtinu za poslední pětiletí přibýlo i nehod zaviněných cyklisty. Mírně naopak klesá průměrná hmotná škoda (odhadnutá dopravní policií) na jednu nehodu (v roce 2009 činila 58,5 tis. korun, před pěti lety byla o osminu vyšší).
- a) Mezi hlavní faktory poklesu silniční nehodovosti v ČR lze zařadit jak dlouhodobě působící vlivy postupné modernizace vozového parku (zejména konstrukce vozidla odolnější vůči srážce, posílení vnitřních bezpečnostních prvků-airbagy, pásy na zadních sedadlech), rozvoje dopravní infrastruktury (dálnice, obchvaty, mimoúrovňová křížení), dopravní výchovu a zesílenou mediální osvětu, jakož i demografické změny (posun populačně silných kohort z věku typického vysokou nehodovostí řidičů (dvacátníci) do kategorie vyzrálějších řidičů (třicátníci). Pozitivně se promítl i vliv některých preventivně-represivních opatření (např. zavedení bodového systému hodnocení přestupků řidičů motorových vozidel v průběhu roku 2006). Četnost nehod i jejich následků je od roku 2009 částečně ovlivněna i mírným poklesem intenzit dopravy v důsledku globální hospodářské recese. Pokračující mělký pokles osobních nehod v kombinaci s mírným růstem nehod bez následků na zdraví v tomto období může vypovídat také o posunech v praxi při uplatňování pojistných událostí na vozidlech.
- Méně příznivý vývoj je typický pro nehody v železniční dopravě na území ČR. Počet zraněných či usmrcených osob v úhrnu na všech typech drah (s mírným růstem u trolejbusové či tramvajové) mezi lety 2007 a 2013 stagnoval. V roce 2012 připadali čtyři z deseti zraněných či usmrcených účastníků nehod na celostátní dráhy, obdobný podíl pak na tramvajovou dopravu. Desetinu obětí si vyžádaly střety na železničních přejezdech, četnost těchto událostí i jejich následků dlouhodobě klesá (v roce 2013 přišlo takto o život 24 osob, před deseti lety 68, počty zraněných byly nižší bezmála o polovinu). Nepříznivá situace však přetrvává u ostatních střetů drážních vozidel s osobami, které jsou s určitými výkyvy zhruba z jedné třetiny motivovány sebevražednými pokusy, většinou jde však o hrubé nedbalostní chování chodců (např. přecházení kolejí mimo podchody).
- V přepočtu na obyvatele (s trvalým bydlištěm) vzniklo v období 2010-2013 nejvíce nehod s následky na zdraví (tzv. osobních nehod) v Jihočeském kraji (o čtvrtinu nad republikovou úroveň), následované Libereckem (o pětinu), Plzeňskem (o šestinu) a Pardubickem (o sedminu). Za poslední dekádu se tyto nehody nejvíce zvýšily na Liberecku a Olomoucku. Vyšší závažností nehod (podíl usmrcených a těžce zraněných osob ze všech nehod) se vyznačují příhraniční okresy na J a JV ČR a též kraj Vysočina. Nehody pouze s hmotnou škodou se koncentrovaly především v Praze (2,3 krát více než v ČR) a také na Ústecku (o třetinu), Liberecku a středních Čechách. Mezi statutárními městy dosahovaly v období 2009-2013 nehody s následky na zdraví (v relaci k obyvatelstvu s obvyklým bydlištěm) maxima v Českých Budějovicích (o 60 % nad úroveň ČR), v Olomouci, Opavě, Pardubicích (o sedminu až osminu) a též v Plzni, Zlíně či Ústí nad Labem. V Praze byly počty osobních nehod proti ČR nižší o pětinu (při relaci osobních nehod k intenzitám silniční dopravy se Praha v roce 2011 nacházela pod úrovní ČR téměř o dvě pětiny, v roce 2000 se však od této úrovně významně nelišila).
- Šest ze sedmi nehod zavinili v roce 2013 v ČR řidiči motorových vozidel. Dlouhodobě klesá podíl nehod zaviněných chodci (mj. v důsledku stavebních úprav komunikací, dopravní výchovy či mediálních kampaní) a technickou závadou vozidla (efekt postupné modernizace vozového parku). V posledních letech se zvyšují počty nehod s následky na zdraví způsobené zvěří (mezi roky 2008 a 2013 v ČR o více než čtvrtinu) a také osobní nehody zaviněné řidiči nemotorových vozidel (např. v Praze se ve stejném období zvýšily z 25 na 92 – na nejvyšší úroveň od roku 1995).

- Závažnost nehod (usmrcené osoby na všech nehodách) zaviněných řidiči osobních aut plynule roste s vyšším stářím vozidla (dle roku výroby), vyšší je také u řidičů do 25 let a nad 65 let. Zatímco u nehod zaviněných řidiči osobních aut jejich závažnost klesá s rostoucí objemovou třídou, u nehod nákladních automobilů byly jejich následky na hmotnostní třídy prakticky nezávislé (vyjma nižší smrtelnosti nehod způsobených řidiči s vozem o hmotnosti v rozmezí 7,6 – 12 tun). Současně platí, že závažnost nehod způsobených řidiči nákladních vozů byla ve všech hmotnostních třídách nižší než závažnost nehod zaviněných objemově nejsilnějšími osobními vozy. V případě nehod zaviněných motocykly závažnost roste s objemovou třídou (s výjimkou nejsilnější skupiny nad 1260 ccm). Počet úmrtí na 1 nehodu byl mezi lety 2009-2013 u motocyklů v kategorii 860-1250 ccm 2,5krát vyšší než u menších motocyklů (do 150 ccm).
- Čtvrtina nehod s následky na zdraví byla v roce 2012 způsobena nepřiměřenou rychlostí, pouze nepatrně vyšší podíl jde na vrub nedání přednosti a více než 40 % má na svědomí nesprávný způsob jízdy (např. nedostatečné věnování pozornosti řízení vozidla či nedodržení bezpečné vzdálenosti). Za posledních patnáct let se v ČR nejvíce snížil počet obětí u nehod zaviněných nesprávným předjížděním (-55 %) a nepřiměřenou rychlostí (-52 %), i tak jde stále o dvě kategorie zavinění s nejvyšší závažností (např. u nepřizpůsobení rychlosti viditelnosti skončila mezi lety 2011-2012 v ČR úmrtním téměř každá desátá nehoda). Podíl nehod vlivem vysoké rychlosti stoupá od východu k západu ČR (na Plzeňsku a Karlovarsku tvoří třetinu osobních nehod), nehody s nesprávným předjížděním jsou nejčastější ve východních Čechách a nehody vinou nedání přednosti dominují podle očekávání ve velkých městech. Vyšší zastoupení nehod zaviněných řidiči nákladních vozů nacházíme v oblastech s dálničními tahy zatíženými intenzivní tranzitní dopravou (Vysočina, Plzeňsko, jižní Čechy), u nehod motocyklistů a mopedistů dominuje Jihočeský kraj a okresy sousedící s Rakouskem, podobně jako u nehod zaviněných nemotorovými vozidly (zejména cyklisty), které jsou navíc ještě silně soustředěny na Zlínsko (každá 11 nehoda v tomto kraji), Olomoucko a Pardubicko.
- Nejvyšší závažností se vyznačují nehody z účastí chodců (v letech 2009-2012 při nich zemřelo či bylo těžce zraněno 21 % účastníků), následované většími motocykly (20 %), mopedy a menšími motocykly (15 %), cyklisty (13,5 %) a jinými nemotorovými vozidly – většinou povozy (9 %). Ve skladbě obětí silničních nehod dominují řidiči osobních aut (36,2 % v roce 2013), jejich podíl dlouhodobě mírně roste na úkor jejich společníků. To je důsledek jejich lepší ochrany (např. pásy na zadních sedadlech), částečně i klesající průměrného počtu cestujících v osobních vozech. Chodci tvořili 23 % obětí (podobně jako před 15 lety), jejich podíl od roku 2007 roste, podobně jako u cyklistů. Ti tvořili v roce 2013 desetinu obětí (shodně jako motocyklisté, jejichž podíl se však zvyšuje již od poloviny 90. let).
- Z hlediska typu komunikace vykazují nejvyšší závažnost nehody na silnicích 1. třídy (soustřeďují přitom méně než šestinu veškerých nehod), a to vlivem velmi vysokého podílu usmrcených. V případě podílu lehkých i těžkých zranění je mírně převyšují silnice 2. třídy. Zastoupení zraněných (v celkovém počtu nehod) na dálnicích bylo v posledních pěti letech o čtvrtinu pod úroveň všech komunikací ČR (zároveň srovnatelné s velkými městy), v případě váhy usmrcených však již patří dálnice k rizikovějším. Jinak je tomu při hodnocení v relaci k dosaženým dopravním výkonům (vozokm), kdy silnice 3. třídy zaznamenávají více než 2,2krát vyšší četnost osobních nehod než silnice 1. třídy a desetkrát vyšší než dálnice.
- Zhoršená viditelnost měla v roce 2012 v ČR na svědomí tři z deseti nehod (ale téměř 45 % všech úmrtí), podobně jako nehody při zhoršeném stavu vozovky (ty se ale nevyznačují zvýšenou závažností). Na zhoršené povětrnostní podmínky (zejména déšť, sněžení) pak připadala téměř každá šestá osobní nehoda. V podrobnějším pohledu je nejvyšší závažnost spojena s nehodami se zhoršenými rozhledovými podmínkami vlivem profilu komunikace či vegetace, jejichž četnost není naštěstí vysoká. V souhrnu se nehody při zhoršených přírodních podmínkách více soustřeďují v příhraničních oblastech Čech a na Vysočině.
- V roce 2013 zavinili řidiči v ČR, u kterých byl prokázán vliv alkoholu či drog, 6,4 % nehod (na všech úmrtích a zraněních se však podíleli celou desetinou). Ve skutečnosti může být podíl takto zaviněných nehod až dvojnásobný, neboť u části viníků nejsou zkoušky na přítomnost návykových látek provedeny (kromě části nehod bez zranění i v případech, kdy viník od nehod ujede či při ní sám zemře). Podíl nehod s prokázaným vlivem alkoholu dlouhodobě mírně klesá (zejména nehody pouze se zraněním), čtenější jsou naopak případy zavinění pod vlivem drog či jiných omamných látek. Mezi jednotlivými viníky nehod byl posledním pětiletí alkohol nejvíce rozšířen u cyklistů (30 %), mopedistů (21 %), chodců (16 %), řidičů malých motocyklů (12,5 %) a také u vozků a traktoristů (téměř desetina zaviněných nehod). Častější jízda pod vlivem alkoholu je spojena s provozem mimo obec, dále v moravských krajích a také při víkendovém provozu (s více než dvojnásobně vyšším podílem než v pracovních dnech).



- V souvislosti s přirozenou obnovou vozového parku dlouhodobě ubývá nehod, při kterých nebyli jejich účastníci chráněni bezpečnostními prvky (pásky, airbagy, helmy). Zatímco v roce 1995 zemřela téměř polovina účastníků nehod bez použití těchto prvků, v roce 2012 již méně než třetina. Šlo přitom zejména o chodce (u kterých se použití ochranných prvků, např. reflexního oblečení zatím nesleduje) a cyklisty, kde je rutinní použití helmy (s výjimkou Prahy) stále ještě menšinovou záležitostí. Účastníci, kteří při provozu nebyli chráněni některými z výše uvedených prvků, měli větší pravděpodobnost výskytu vážnějších zranění (či usmrcení). Šlo především o všechny cestující v osobních autech a také spolucestující v nákladních vozech, v menší míře to však v roce 2012 platilo pro všechny ostatní účastníky provozu. Závažnost nehod je také významně ovlivněna „bezpečnou jízdou“ vlastních řidičů. Lze předpokládat, že řidiči, kteří tyto ochranné pomůcky pro sebe ani své případné spolucestující nepoužijí (pokud jim tuto možnost zároveň vozidlo poskytuje) svůj méně neodpovědný přístup často aplikují i při řízení vozidla (např. rychlá jízda, užití návykových látek) a tím vystavují sebe i své spolujezdce zvýšené pravděpodobnosti vážnějších kolizí.
- Občané s cizí státní příslušností zavinili v roce 2013 na území ČR 7,1 % veškerých nehod (na celkovém počtu obětí se ale podíleli 8,3 %). Jejich vliv na silniční nehodovost v ČR (a její následky) dlouhodobě mírně roste (významnější posílení vlivu bylo patrné v letech těsně po vstupu do EU). Vyšší četnost nehod cizinců je důsledkem posilování významu tranzitní dopravy, ale i rostoucího počtu pracujících cizinců (s dlouhodobým pobytem na území ČR) v době konjunktury. Navzdory poklesu (patrného od roku 2009) mají stále nejvíce usmrcených a zraněných osob při nehodách na svědomí slovenští řidiči, následovaní řidiči z Polska a Německa. Vyšší závažnost (usmrcené a těžce zraněné osoby k počtu všech nehod) měly nehody slovenských a také polských řidičů (ti si „přinášejí“ vysokou nehodovost ze své mateřské země), ale rovněž i řidičů z Rakouska a Německa. Zatímco v prvním případě do horší bilance usmrcených patrně promlouvá mezinárodní kamionová doprava, v druhém případě může vyšší závažnost nehod souviset s kratší příhraniční dopravou realizovanou v členitém terénu. Nižší zastoupení vážných nehod je naopak typické pro nehody způsobené vietnamskými řidiči.
- Česko patří ke třetině zemí EU s nejvyšší mírou silniční nehodovosti. Na 1 mil obyvatel v roce 2013 připadalo 62 úmrtí, o pětinu více než v EU28. Úmrtnost na silniční nehody v ČR byla kromě Polska nejvyšší z celého středoevropského regionu (úroveň Rakouska a Slovinska převyšovala o desetinu, Maďarska o pětinu, Slovenska o čtvrtinu a Německa o více než polovinu). Silný pokles intenzity usmrcených při nehodách (patrný v ČR od roku 2008) byl do značné míry celoevropským fenoménem. Při pátrání po jeho příčině je potřeba hledat především faktory obecnější povahy – především probíhající modernizaci vozového parku a zvýšený důraz na preventivní i represivní opatření vůči účastníkům silničního provozu (např. rozšíření „bodového hodnocení“ přestupků řidičů, dopravní osvětu, intenzivní medializace dopadů konkrétních závažných případů nehod). Pozice ČR se příliš nelepší ani při zohlednění intenzity dopravy. Podstatně příznivější postavení dosahuje Česku v případě obětí silničních nehod mladších 18 let, a starších 75 let.
- V případě relativního počtu úmrtí v přímé souvislosti s železniční dopravou se projevuje zřetelný odstup mezi novými a staršími členskými státy EU. Česko patří v rámci skupiny „nových členů“ k zemím s nejnižší intenzitou úmrtí (s lepším postavením než sousední Rakousko). Nepříznivá situace přetrvává v ČR, ale i ve většině středoevropských států s hustou železniční sítí, u následků nehod na železničních přejezdech. Speciální a početnou kategorií představují usmrcení po střetu chodců s vlakem při neoprávněném vstupu na kolejiště (vlivem hrubé nedbalosti či sebevražedného pokusu). Tato kategorie nehod dosahuje relativně nejvyšších hodnot v ČR, Maďarsku, Rakousku, Německu, či Nizozemsku. Velmi nepříznivé postavení ČR je v tomto případě ovlivněno hustou sítí železnic i menších sídel (časté vedení železnice v blízkosti obytných celků, nižší vybavenosti doprovodnou infrastrukturou – např. podchody), ale také neukázněným chováním chodců a tradičně i vyšší celkovou sebevražedností v populaci.