

Úvod, zaměření studie

Dopravní nehody jako výslednice spolupůsobení mnoha subjektivních i objektivních faktorů

Bezpečnost je jedním z klíčových aspektů dopravního systému. Nehody ve všech druzích dopravy jsou vedle významných hmotných škod spojeny s citelnými negativními důsledky v oblasti demografické, sociální a v neposlední řadě také ekonomické. Na výši dopravní nehodovosti působí mnoho faktorů. Vedle obtížně ovlivnitelných přírodních (např. klimatických) podmínek pak zejména kvalita vozového parku (stáří, vybavenost bezpečnostními prvky) i dopravní infrastruktury (stav vozovky, četnost mimoúrovňových křížení, dálnice rychlostní komunikace s fyzicky oddělenými protisměrnými pruhy, přehlednost a účelnost dopravního značení). Vzhledem ke skutečnosti, že v silničním provozu si devět z deseti nehod zavíní účastníci sami, leží klíč k dalšímu snižování nehodovosti především v zodpovědném chování samotných řidičů či chodců.

Významné změny podmiňujících faktorů v pozemní dopravě v ČR v poslední dekádě podtrhují aktuálnost problematiky dopravních nehod

Většina z výše uvedených podmiňujících faktorů dopravní nehodovosti doznala v ČR v posledních letech významných změn. Vstup ČR do EU sice přispěl ke zvýšení intenzit dopravy (mj. i posílení již dříve významné tranzitní dopravy) s potenciálně negativním dopadem na nehodovost, na druhou stranu ale také otevřel Česku nové možnosti v oblasti čerpání významných finančních prostředků z rozpočtu EU na rozvoj (do té doby do značné míry podinvestované) dopravní sítě v ČR. Jiným příkladem může být dlouhodobě probíhající modernizace vozového parku. Přestože průměrné stáří registrovaných osobních automobilů v ČR se dlouhodobě nikterak významně nemění, jsou automobily „nové generace“ oproti svým předchůdcům z 90. let či dokonce 80. let mnohem lépe vybaveny bezpečnostními prvky (pásky na zadních sedadlech, airbagy aj.). Pokud jde o samotné chování účastníků dopravy, to je ovlivněno jak obecnými faktory (celospolečenská nálada a mezilidské vztahy), tak i specifitějšími vlivy sahajícími od dopravní výchovy přes kampaně cílené na dílčí věkové skupiny či vybrané druhy účastníků (silničního) provozu až po nejrůznější represivní opatření. Důležitým milníkem bylo také zavedení „bodového systému“ (hodnocení přestupků a trestných činů proti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích spáchaných řidiči motorových vozidel), který na základě pozitivních zkušeností z vyspělých evropských zemí začal v ČR fungovat od druhé poloviny roku 2006. Důležitou význam pro bezpečnost osobní dopravy v ČR mají média (vč. sociálních sítí), které téměř s každodenní pravidelností referují o negativních důsledcích nehod.

Zaměření studie, Základní metodická východiska

Následující rozbor je zacílen na zachycení dlouhodobějších tendencí vývoje dopravní nehodovosti (především na pozemních komunikacích ČR) a zohlednění nejvýznamnějších faktorů, které ji v posledních letech ovlivňují. Hodnocení se týká především vývoje v roční periodicitě s důrazem na období po roce 2000 (v některých případech ale sahá až do 90. let). I přes relativní rozsáhlost studie vychází všechny údaje pouze z běžně veřejně dostupných zdrojů, proto v některých podrobnějších pohledech zatím chybí údaje roku 2013, které jsou zpravidla dostupné až s půlroční prodlevou (zároveň však byly doplněny tendence u nezákladnějších údajů o silničních nehodách za první čtyři měsíce roku 2014). S ohledem na časovou srovnatelnost jsou analyzovány především nehody s následky na zdraví (tj. případy, při nichž došlo ke zranění či usmrcení osob, tzv. osobní nehody). Kromě nehod je pozornost věnována také jejím následkům, ať již v hmotné podobě či újmě na zdraví. Samotná závažnost nehod (poměr vybraných následků k celkovému počtu nehod) je z důvodu metodické srovnatelnosti hodnocena převážně v období 2009-2012(3).

Dopravními nehodami na pozemních komunikacích rozumíme všechny události, které byly policii nahlášeny a dopravní policie je jako nehody vyšetřovala. Není-li uvedeno jinak, počty usmrcených při dopravních

nehodách odpovídají stavu do 24 hodin po nehodě (zejména v mezinárodním srovnání se však používají počty zemřelých do 30 dnů po nehodě). Klasifikaci postížených na těžce nebo lehce zraněné vychází z určení lékařů. Nehodové (mimořádné) události v jiných druzích dopravy (železniční, letecká, vodní) vychází z definic níže uvedených gestorských organizací, které ve snaze o přiblížení k evropským standardům v posledních letech měnily jak samotné vymezení nehod, tak i klasifikaci jejich následků. S ohledem na obvykle nízkou četnost jsou nehody za tyto druhy dopravy uvedeny jen okrajově. Výjimku představuje železniční doprava, kde zůstávají vlivem vysoké hustoty železniční sítě (vč. přejezdů) počty mimořádných události a zejména jejich vážných následků stále významné.

Další rozbor dopravní nehodovosti v ČR jejich zaměření

Pravidelná (měsíční i podrobnější celoroční) hodnocení dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích ČR provádí Policejní Prezidium ČR (PPČR), které je zároveň správcem klíčové databáze nehod na území ČR (podle hlášení dopravní policie). Tato hodnocení jsou zaměřena většinou na situaci konkrétního roku (či jeho části) a srovnání s nejbližším předchozím obdobím. Naproti tomu rozbor organizace BESIP více cílí na konkrétní účastníky silničního provozu, na rozdíl od PPČR v nich důsledně pracuje s dlouhodobými časovými řadami. Většina výstupů má však pouze grafickou podobu doplněnou stručným souhrnným komentářem. Zejména odborné veřejnosti jsou naopak směřovány výstupy Centra dopravního výzkumu (CDV), které ve svých analýzách „tvrdá data“ z místa nehod rozšiřují o další údaje postihující zejména technicko-ekonomické aspekty dopravy (např. modelový propočet souhrnných ekonomických ztrát z dopravních nehod na pozemních komunikacích ČR). Vedle silniční dopravy lze pravidelné rozbor nehodovosti nalézt také u veřejných organizací, které se zabývají jinými druhy dopravy na území ČR (např. Drážní inspekce, či Ústav pro civilní letectví). Tyto organizace primárně zabezpečují odborné zjišťování příčin nehod spadajících pod jejich působnost (jejich pravidelné výstupy pak cílí zejména na popis konkrétních nehodových událostí).

Studie doplňuje a rozšiřuje jiné analýzy nehodovosti...

Předkládaná studie doplňuje výše uvedené rozbor či analýzy dopravní nehodovosti. Větší rozsah studie podtrhuje širší zaměření. Kromě dominantní (z hlediska dopravních výkonů i nehod) silniční dopravy je větší pozornost věnována i vývoji nehodovosti na železničních ČR (z pohledu jednotlivých druhů železnic i míst nehod). Bezpečnost železniční dopravy je z části propojena s dopravou silniční, a to v místech železničních přejezdů. Pro dokreslení situace na území ČR jsou uvedeny základní údaje o četnosti nehod a usmrceních v civilním letectví a lodní dopravě.

...zaměřením na všechny hlavní druhy dopravy v ČR, podrobnějším pohledem regionálním (velká města) i mezinárodním (státy EU), jakož i detailnějším cílením na vybraná témata na celostátní úrovni (vztah viníků a účastníků nehod, nehody cizinců, vliv bezpečnostních ochranných prvků ve vozidlech či první pomoc účastníkům nehod)

Klíčová část rozboru je však věnována nehodám silniční dopravě. Základní parametry nehod jsou hodnoceny v dlouhodobém kontextu, při zohlednění vlivu metodickým změn, ale i dalších faktorů (např. dopravních intenzit). Kromě samotných nehod jsou uvedeny také jejich následky (res. závažnost), a to i podobě hmotných škod (v závislosti dle druhu srážky či komunikace). Na následky nehod je nahlíženo i v širším kontextu, např. v podobě odhadovaných celkových ekonomických ztrát (propočetných dle expertů z CDV). Pozornosti neušly ani změny časových variací nehod (vč. jejich následků) a jejich odlišnosti mezi velkými městy (Prahou) a zbytkem ČR. Důležitou charakteristikou nehod představuje jejich lokalizace (jež od roku 2007 prováděna pomocí GPS). V rozboru jsou hodnoceny jak rozdíly mezi kraji, okresy, i statutárními městy, ale také podle druhu komunikace (např. dálnice), směrových podmínek (křižovatky) či specifických míst nehod (přechod pro chodce, železniční přejezdy). Podrobněji jsou analyzovány hlavní způsoby zavinění nehod i jejich příčiny, vč. regionálních specifik.

Nosná část rozboru se věnuje vývoji závažnosti nehod u hlavních druhů jejich účastníků, vztahu mezi viníky a poškozenými při nehodách, jakož i osobám při nehodách usmrceným - zasazených do širšího demografického kontextu.

Podrobněji jsou z různých úhlů (např. způsob zavinění, lokalizace) zachyceny specifické skupiny nehod (z pohledu viníků či účastníků) s nejvyšší závažností (motocyklisté, cyklisté, chodci, senioři, děti a mládež), doplněné o v posledních letech dynamicky rostoucí skupinu kolizí vozidel se zvířaty.

Následující kapitoly se snaží přiblížit vliv některých důležitých faktorů nehodovosti v silničním provozu. Je prezentována dynamika osobních nehod za různých druhů nepříznivých přírodních podmínek i celková závažnost nehod. Neopomenuta nezůstaly ani nehody zaviněné pod vlivem alkoholu či jiných návykových látek, jejich zastoupení dle řidičů různých vozidel i regionální odlišnosti. K návykovým látkám častěji inklinují mladší řidiči, pozornosti tak neunikly ani nehody a jejich následky podle věku řidiče a délky řidičské praxe. O zodpovědnosti a ohleduplnosti chování účastníků silničního provozu vypovídá také ochota poskytnutí první pomoci na místě nehody (dle druhu účastníka či místa nehody).

Odpovědnost řidičů i modernizaci vozového parku přibližuje kapitola o použití ochranných bezpečnostních prvků ve vozidlech. Přestože situace se v tomto ohledu v ČR za téměř dvě poslední dekády výrazně zlepšila, téměř každá třetí oběť dopravní nehody stále umírá na silnicích nedostatečně chráněna (především cyklisté a chodci). Nehody při kterých nejsou účastníci dostatečně chráněni, mají přitom horší následky, především o cestujících v osobních či nákladních automobilech. Regionální odlišnosti při použití bezpečnostních ochranných prvků ve vozidlech pak odráží nejen chování řidičů (přizpůsobené charakteru provozu, délce jízdy, stavu řidiče – např. požití alkoholu, možnostem kontroly – represivním opatřením), ale i stupeň modernizace vozového parku.

Dopravní nehodovost v ČR je ovlivněna i vnějšími vlivy, jejichž význam ještě vzrostl po vstupu ČR do EU. Je zachycen vývoj osobních nehod zaviněných řidiči s cizí státní příslušností (vč. nejdůležitějších zemí), jakož i četnost nehod, jejichž viník řídil vozidlo registrované mimo území ČR. Nepřímo jsou zmíněny i počty usmrčených občanů ČR při nehodách v zahraničí (jsou uvedeny demografické statistice ČSÚ, nikoli však ve výstupech PPČR, které sledují jen události na území ČR). Závěrečná kapitola mapuje postavení ČR mezi evropskými zeměmi (většinou státy EU). Při dodržení principu metodické srovnatelnosti je nehodovost charakterizována pouze jejich následky (usmrčené či zraněné osoby) strukturovanými i dle typu účastníka. Komparace jsou provedeny zvláště za silniční i železniční dopravu. Nehodové události jsou relativizovány jak lidnatostí jednotlivých zemí, dopravní intenzitou či délkou příslušné komunikační sítě.