

## 5. Dopravní nehodovost

Rychlá a efektivní doprava je důležitým předpokladem úspěšného rozvoje regionů. Může být charakterizována hustotou dopravní sítě (především komunikací nadregionálního významu), objemy přepravených osob i zboží mezi kraji či časovou dostupností hlavních rozvojových center. Vedle pozitivních stimulů dopravy na rozvoj regionů má však i negativní důsledky. K nejvýznamnějším patří dopad na životní prostředí (emise, zábor ploch) a materiální i nemateriální (dopad na zdraví živých organismů) škody při dopravních nehodách.

Tato část studie je zaměřena na rozbor celkové nehodovosti na pozemních komunikacích, které byly nahlášeny policií (především nehody v silniční dopravě), jejich hlavních příčin i následků. K načrtnutí vývojových tendencí bylo hodnoceno období zhruba posledních 10 let, podrobnější výstupy (příčiny a důsledky nehod) jsou s ohledem na datovou dostupnost prezentovány od roku 2000 (v případě, že délka časové řady neposkytuje v dané věcné a územní podrobnosti třídění dostatečnou oporu pro odкрытие vývojových tendencí, je hodnoceno období jako celek – 2002-2007). Z územního pohledu byly analyzovány tři úrovně, vedle ČR úroveň krajská, okresní (především v přílohových kartogramech) a experimentálně i měst nad 10 tis. obyvatel. S prohlubujícím se detailem územního pohledu narůstá obtížnost zachycení relevantních vývojových tendencí, i proto je nehodovost velkých měst (a v některých případech i okresů) hodnocena pouze stavově. Zdrojem většiny údajů bylo Ministerstvo vnitra ČR, resp. Policejní presidium ČR.

V roce 2007 Policie ČR šetřila celkem 182 736 nehod na pozemních komunikacích a potvrdil se tak pozitivní trend mírného poklesu nehodovosti od roku 2005 (podle předběžných údajů za rok 2008 naznačený trend pokračoval, meziročně se počet nehod snížil zhruba o osminu na 160 tis. nehod).

**Tab. 1: Počty a následky dopravních nehod v ČR dle druhu dopravy - dlouhodobý vývoj**

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Nehody v silniční dopravě													
Nehody celkem	175 520	201 697	198 431	210 138	225 690	211 516	185 664	190 718	195 851	196 484	199 262	187 965	182 736
z toho se zraněním nebo usmrcením (%)	16,4	14,5	14,3	12,9	11,9	12,0	14,0	13,9	13,9	13,5	12,7	11,8	12,6
Usmrcené osoby (<24 hod. po neh.)	1 384	1 386	1 411	1 204	1 322	1 336	1 219	1 314	1 319	1 215	1 127	956	1 123
(<30 dnů po neh.)	1 588	1 568	1 597	1 360	1 455	1 486	1 334	1 431	1 447	1 382	1 286	1 063	1 222
Těžce zranění <sup>1)</sup>	6 298	6 621	6 632	6 152	6 093	5 525	5 493	5 492	5 253	4 878	4 396	3 990	3 960
Lehce zranění <sup>1)</sup>	30 866	31 296	30 155	29 225	28 747	27 063	28 297	29 013	30 312	29 543	27 974	24 231	25 382
Nehody v železniční dopravě													
Nehody celkem	2 288	2 412	2 838	2 582	2 624	2 629	2 817	1 375	1 753	.	.	.	.
Nehody celkem <sup>2,3)</sup>	.	.	.	.	.	283	309	241	290	268	688	233	115
Usmrcené osoby <sup>3)</sup>	63	159	108	202	81	74	69	110	226	232	249	52	25
Zraněné osoby <sup>3)</sup>	202	381	142	134	159	155	124	257	377	213	260	231	157
Nehody ve vnitrozemské vodní dopravě													
Nehody celkem	32	12	27	16	17	19	15	14	23	24	23	19	19
Usmrcené osoby	2	-	-	-	-	2	1	-	-	2	2	-	-
Zraněné osoby	1	-	-	-	-	2	-	2	1	1	3	2	1
Nehody v letecké dopravě													
Nehody celkem	40	44	40	25	33	28	23	27	38	17	25	36	31
Usmrcené osoby	5	3	10	1	4	-	2	2	8	2	5	1	22
Zraněné osoby	1	2	4	1	3	1	-	4	4	2	-	-	-

<sup>1)</sup> do 24 hod. po nehodě

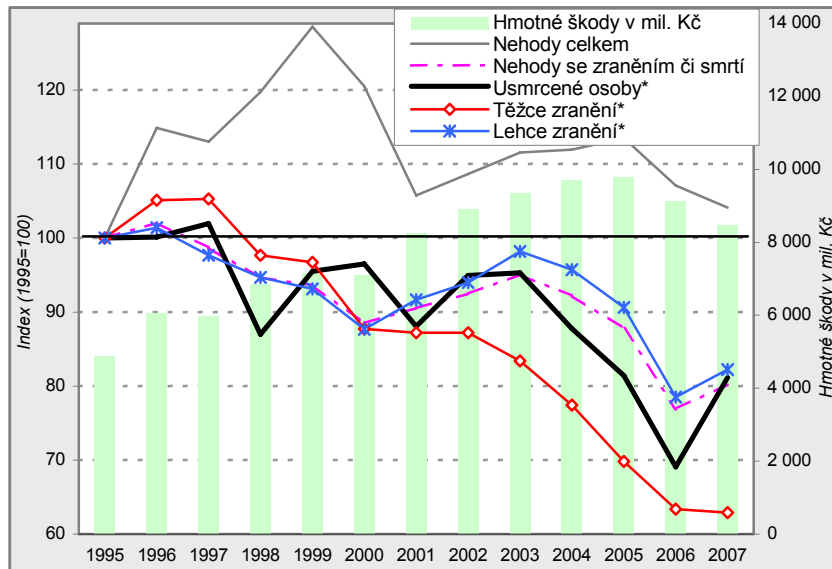
<sup>2)</sup> jen vážné dopravní nehody se zraněním

<sup>3)</sup> od roku 2006 z údajů jsou vyloučeny sebevraždy a pokusy o sebevraždu

V dlouhodobém pohledu dosáhla celková nehodovost vrcholu v roce 1999 (kdy byla oproti polovině 90. let vyšší o třetinu a ve vztahu k roku 1990 dvojnásobná). Významný pokles nastal mezi roky 1999-2001 (téměř na úroveň roku 1995). Období od začátku poslední dekády (2001) lze z pohledu celkové nehodovosti hodnotit jako stagnaci s tendencí mírného poklesu v posledních 3 letech.

Negativní dopady většiny nehod jsou však omezeny na relativně menší materiální důsledky (především nehody ve velkých městech), proto jim v této studii nevěnujeme tak velkou pozornost. Navíc ne všechny „drobné“ nehody (tj. bez zranění osob) musí být policii nahlášeny a tudíž statisticky zachyceny, záleží mj. na vůli řidičů, velikosti hmotné škody (viz opakované zvýšení její hranice v posledních letech). Zatímco vývoj hmotných škod při nehodách v ČR dlouhodobě roste (až do roku 2005) a tím dobře kopíruje tendence celkové nehodovosti (vyjma období na konci 90. let, kdy celková nehodovost klesala), ukazatele vystihující nehmotné škody mají trend odlišný a jejich vývoj je plynulejší.

**Obr. 1: Následky silničních dopravních nehod – vývoj v ČR**



\* <24 hod. po nehodě

Počet usmrcených osob následkem dopravních nehod 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 usmrcených 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 předběžné údaje za rok 2008 dlouhodobější tendence potvrzují (992 zemřelých do 24 hod. po nehodě byl druhý

nejlepší výsledek od roku 1990). Na rozdíl od počtu zemřelých sledujeme u těžce zraněných osob při nehodách plynulý dlouhodobý pokles již po více než desetiletí (roky 2007 -8 však naznačují výrazné zpomalení poklesu).

Pro celkové dokreslení situace v ČR jsou v tabulce 1 počty nehod a jejich následky na zdraví osob v železniční, vodní (vnitrozemské) a letecké (jen za všeobecné letectví) dopravě. Přestože počet nehod v těchto druzích dopravy je v porovnání s převažující dopravou silniční jen zlomkový, jejich důsledky, vč. hmotných škod, jsou často velmi závažné (např. připočtou-li se k počtu zemřelých na železnici pravděpodobně sebevražedné pokusy, dosahují pětiny počtu usmrcených osob na silnicích). V roce 2007 se meziročně snížila nehodovost na železnici, jakož i její nemateriální důsledky, z dlouhodobého pohledu však hodnoty na rozdíl od silniční dopravy pozitivní tendence nepotvrzují.

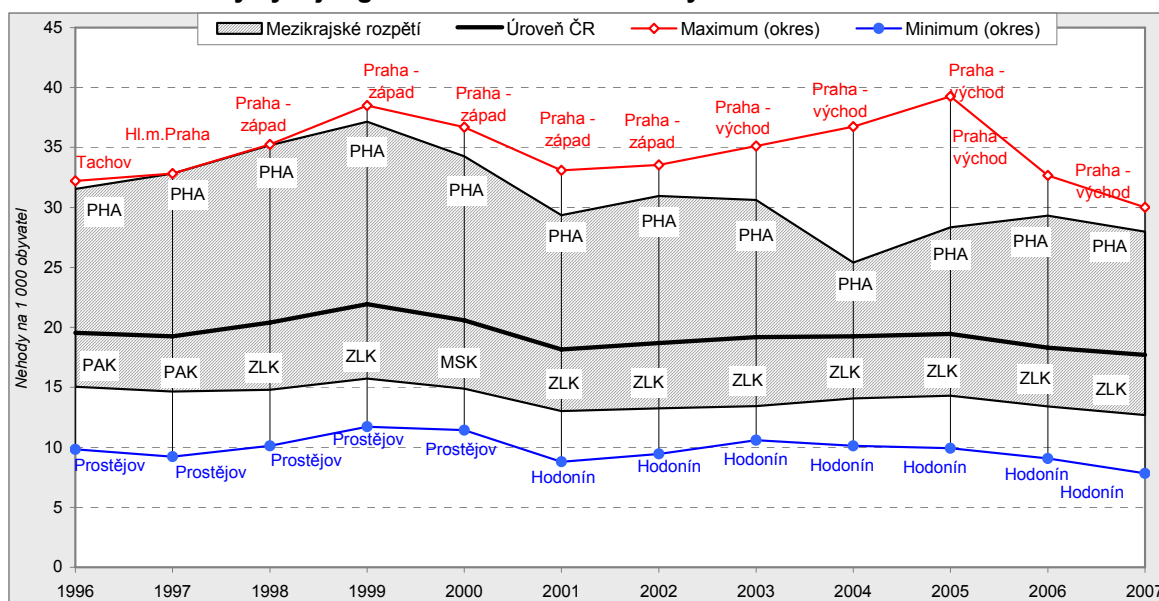
Vývoj celkové nehodovosti ve většině krajů kopíroval výše popsané celorepublikové tendence. Ve všech regionech kulminovala na konci 90. let, klesala na přelomu tisíciletí, a po několika letech stagnace se opět snížila v posledních 3 letech (vyjma Prahy a Olomouckého kraje, kde v tomto období stagnovala, citelný pokles mezi roky 2007 a 2008 je však patrný ve všech regionech). Dílčí odlišnosti v dynamice jednotlivých krajů se odráží ve změnách jejich pořadí. Například Středočeský kraj se vlivem stagnující nehodovosti po roce 2000 posunul do čela mimopražských krajů (před 10 lety byl mezi nimi až pátý). Počet nehod klesal relativně pomalejším tempem také na Pardubicku a v regionech severní Moravy, opačnou pozitivnější tendenci vidíme na Plzeňsku a Jihomoravském kraji.

Rozdíly mezi kraji se v souhrnu během posledního desetiletí mírně snížily, k čemuž významně přispěla Praha díky dynamičtějším poklesu intenzity nehodovosti v letech 1999-2004 a v posledních letech také např. Plzeňský kraj (který tradičně vykazoval nejvyšší nehodovost z mimopražských krajů a díky recentnímu pozitivnímu vývoji se v tomto ohledu více posunul k průměru).

**Tab. 2: Vývoj celkové dopravní nehodovosti v krajích od roku 2000**

ČR, kraj	Počet dopravních nehod (abs.)								Bazické indexy		Nehody na tis. obyvatel			
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2007/2006	2007/2000	2007		2000	
											hodnota	pořadí	hodnota	pořadí
<b>ČR celkem</b>	<b>211 516</b>	<b>185 664</b>	<b>190 718</b>	<b>195 851</b>	<b>196 484</b>	<b>199 262</b>	<b>187 965</b>	<b>182 736</b>	<b>97</b>	<b>86</b>	<b>17,7</b>	<b>x</b>	<b>20,6</b>	<b>x</b>
Praha	40 560	34 195	35 888	35 589	29 598	33 349	34 689	33 484	97	83	28,0	1	34,3	1
Středočeský	25 417	24 031	24 680	25 189	26 161	27 047	24 613	24 254	99	95	20,4	2	22,8	3
Jihočeský	13 946	12 264	12 519	12 944	13 707	13 027	11 463	11 343	99	81	18,0	6	22,3	5
Plzeňský	13 590	12 084	12 320	12 624	12 308	11 800	10 538	10 151	96	75	18,2	5	24,6	2
Karlovarský	6 900	5 898	5 693	6 290	6 610	6 457	5 935	5 680	96	82	18,6	3	22,7	4
Ústecký	15 731	13 697	13 702	14 056	14 533	14 579	13 755	13 650	99	87	16,5	7	19,0	8
Liberecký	9 394	8 397	8 642	8 637	8 757	9 018	8 564	7 993	93	85	18,5	4	21,9	6
Královéhrad.	10 648	9 023	9 087	9 362	10 180	10 094	9 085	8 696	96	82	15,8	8	19,3	7
Pardubický	8 226	7 645	7 892	7 999	8 563	8 233	7 788	7 747	99	94	15,2	10	16,2	11
Vysočina	8 808	7 892	7 904	8 135	8 911	8 688	8 132	8 086	99	92	15,8	9	16,9	10
Jihomoravský	20 416	16 070	17 248	18 042	18 911	18 157	16 593	16 022	97	78	14,1	13	18,0	9
Olomoucký	9 869	8 887	9 089	9 608	9 949	9 962	9 658	9 545	99	97	14,9	11	15,4	12
Zlínský	8 942	7 744	7 868	7 956	8 324	8 453	7 904	7 481	95	84	12,7	14	15,0	13
Moravskosl.	19 069	17 837	18 186	19 420	19 972	20 398	19 248	18 604	97	98	14,9	12	14,9	14

**Obr. 2: Dlouhodobý vývoj regionálních rozdílů intenzity celkové nehodovosti**



Zdroj dat: Policejní presidium Č

Úroveň automobilizace a hustota dopravní sítě představují důležité faktory, které se promítají v celkové intenzitě nehodovosti. Počet nehod vztažených na bydlící obyvatelstvo je vedle Prahy vyšší v jihozápadní části ČR (viz přílohový kartogram). Patrný je negativní vliv hlavních dopravních tepen, především ve Středočeském kraji. V těsném zázemí Prahy dosahuje oproti nejméně zatíženým oblastem (příhraniční okresy jižní Moravy) trojnásobné intenzity. Podobné rozložení (Z-V gradient) a variační rozpětí se objeví, vztáhneme-li nehody na počet registrovaných vozidel. V tomto případě se mírně zhorší postavení urbanizovaných prostor (Karlovarsko, Ústecko, jižní část severní Moravy) a mírně vylepší nepříznivé postavení JZ části Čech.

Regionální rozložení vývoje nehodovosti vypovídá o jejím zvýšení v zázemí největších měst, Prahy, Brna a Ostravy (v rozmezí 10-20 %), i ve většině okresů, jimž dominují ostatní krajská centra (vyjma Zlína, Hradce Králové a Českých Budějovic). Rostoucí nehodovost v zázemí velkých měst souvisí jak se suburbanizačními procesy (např. nárůst počtu obyvatel bydlících v okresech Praha-západ a Praha-východ v období 1997-2007 o třetinu), tak i s intenzivnější dojížděkou do těchto center

ze vzdálenějších obcí (počet dojíždějících za prací do Prahy z jiných krajů než Středočeského vzrostl za poslední 10 let o 60 %). Pozitivní tendencí během posledního decenia můžeme vysledovat především v JZ části Čech, ale i v příhraničních okresech s Rakouskem a Slovenskem (počet nehod v tomto pásu okresů klesl o více než desetinu).

Abychom lépe porozuměli regionálním odlišnostem nehodovosti, musíme vedle souhrnných ukazatelů věnovat větší pozornost jejich strukturálním charakteristikám. Jednou z nich mohou být příčiny nehod. Příčiny nehod jsou zde odvozeny od právního výkladu nehod, tak jak jej používá Policie ČR. Ve skutečnosti je příčina nehody souhrnem mnoha spolupůsobících faktorů. Nejčtenější hlavní příčiny dle policejní praxe uvádí následující tabulka (Tab. 3).

**Tab. 3: Hlavní příčiny dopravních nehod celkem (průměr za období 2002-2007)**

ČR, kraj	Dopravní nehody celkem	v tom hlavní příčiny									
		způsob jízdy		rychlost		přednost		předjíždění		ostatní <sup>1)</sup>	
		v %	pořadí	v %	pořadí	v %	pořadí	v %	pořadí	v %	pořadí
<b>ČR celkem</b>	<b>192 169</b>	<b>60,0</b>	<b>x</b>	<b>14,5</b>	<b>x</b>	<b>17,0</b>	<b>x</b>	<b>2,1</b>	<b>x</b>	<b>6,5</b>	<b>x</b>
Praha	33 766	60,2	7	7,9	14	28,6	1	0,8	14	2,6	14
Středočeský	25 324	58,4	9	18,2	3	13,0	13	2,7	4	7,7	4
Jihočeský	12 501	57,7	10	15,8	7	14,6	10	2,4	6	9,5	1
Plzeňský	11 624	60,9	6	14,8	8	13,6	11	2,1	11	8,6	3
Karlovarský	6 111	62,6	3	14,3	11	13,4	12	2,3	8	7,4	5
Ústecký	14 046	59,1	8	16,6	6	14,6	8	2,4	7	7,3	7
Liberecký	8 602	55,0	14	20,9	1	14,8	7	2,2	9	7,1	8
Královéhradecký	9 417	57,7	11	17,4	4	15,2	4	3,5	1	6,1	12
Pardubický	8 037	57,4	12	17,2	5	14,9	6	3,2	2	7,3	6
Vysočina	8 309	57,1	13	19,4	2	11,9	14	2,8	3	8,9	2
Jihomoravský	17 496	64,0	1	11,3	13	16,7	2	1,8	13	6,2	11
Olomoucký	9 635	64,0	2	12,5	12	14,6	9	2,1	10	6,9	9
Zlínský	7 998	61,2	5	14,6	10	15,0	5	2,7	5	6,5	10
Moravskoslezský	19 305	61,7	4	14,7	9	15,7	3	1,9	12	6,0	13

<sup>1)</sup> nehody způsobené technickou závadou vozidla či komunikace a dále chodci, lesní zvěří nebo domácím zvířetem

Hlavní příčinou dopravních nehod je s velkou převahou nesprávný způsob jízdy (nejčtenější příčiny jsou ve stejném významu dlouhodobě: nevěnování potřebné pozornosti řízení vozidla, nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem, nesprávné otáčení nebo couvání – společně mají na svědomí téměř polovinu nehod). Příčinná struktura nehod vykazuje dlouhodobě stabilitu (váhy jednotlivých příčin se příliš nemění), proto se v regionálním rozboru věnujeme pouze současnému stavu (pro odstranění náhodných vlivů v regionech s menším počtem nehod jsme zvolili sledování ve víceletém období 2002-7). Z výsledků je patrné, že hlavní příčina nehod (nesprávný způsob jízdy) se vyskytuje s větší frekvencí u nehod na Moravě, s druhou nejčtenější příčinou (nepřiměřenou rychlostí) měli viníci dopravních nehod nejvíce problémy ve východních Čechách a na Vysočině (na Liberecku byl podíl této příčiny téměř trojnásobný oproti Praze). U třetí nejčtenější příčiny – nedání přednosti – nacházíme proti předchozí příčině inverzní pořadí krajů (v Praze má nedání přednosti na svědomí téměř každou třetí nehodu, na Vysočině každou desátou). Při bližším rozboru okresních hodnot můžeme říci, že s předností mají řidiči problém především ve velkých městech, což je vzhledem k charakteru dopravy ve vysoce urbanizovaných prostorech pochopitelné). S jistotou dávkou simplifikace lze shrnout, že v příčinné struktuře nehod hraje klíčovou roli urbanizační hledisko (nehody ve městech a na venkově jsou podmíněny dosti odlišně). Tento fakt dokresluje i regionálně významně diferencovaný význam ostatních příčin, do nichž se nejvýznamněji promítají nehody způsobené střetem s lesní zvěří či domácím zvířetem (v hornatých okresech Prachatice, Jindřichův Hradec stojí téměř za každou osmou nehodou).

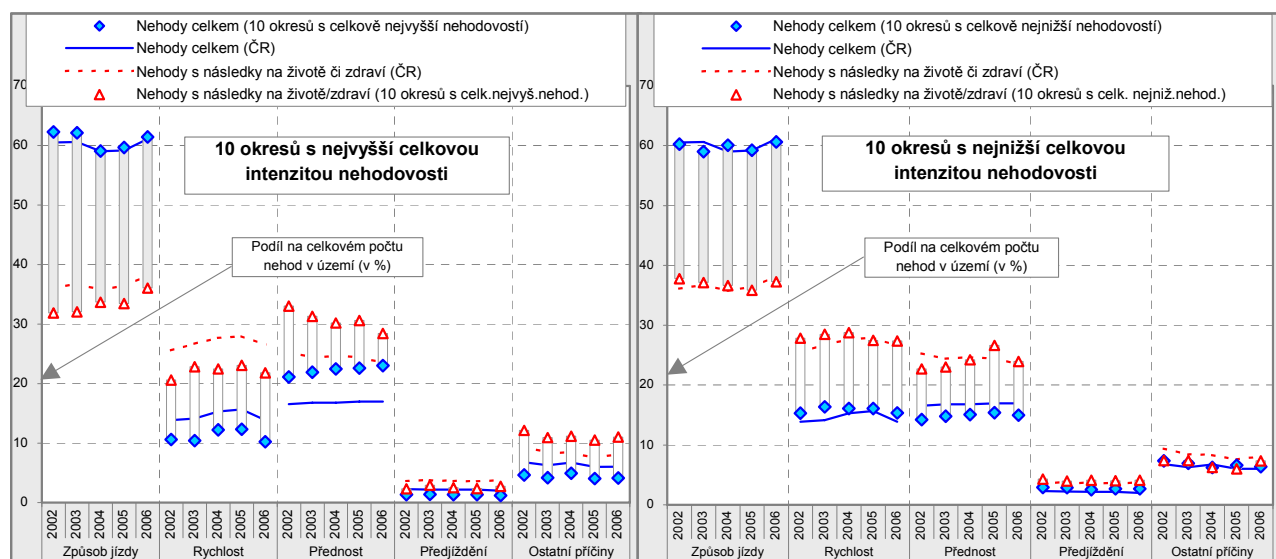
**Tab. 4: Hlavní příčiny dopravních nehod s následky na životě a zdraví do 30 dnů (průměr za období 2002 – 2007)**

ČR, kraj	Dopravní nehody celkem	v tom hlavní příčiny									
		způsob jízdy		rychlost		přednost		předjíždění		ostatní <sup>1)</sup>	
		v %	pořadí	v %	pořadí	v %	pořadí	v %	pořadí	v %	pořadí
<b>ČR celkem</b>	<b>25 139</b>	<b>36,6</b>	<b>x</b>	<b>26,9</b>	<b>x</b>	<b>24,4</b>	<b>x</b>	<b>3,7</b>	<b>x</b>	<b>8,3</b>	<b>x</b>
Praha	2 704	27,7	14	15,3	14	40,6	1	1,5	14	14,8	1
Středočeský	3 465	38,2	7	31,8	2	19,8	12	4,5	4	5,6	14
Jihočeský	1 788	41,0	1	26,9	9	22,1	9	3,7	9	6,3	10
Plzeňský	1 621	37,7	9	30,5	5	19,8	11	3,7	7	8,3	7
Karlovarský	727	39,9	4	29,1	7	18,0	14	3,9	6	9,1	5
Ústecký	1 865	32,6	12	31,0	3	23,5	6	3,6	10	9,3	4
Liberecký	1 069	34,0	11	33,6	1	20,6	10	3,4	11	8,3	6
Královéhradecký	1 310	32,2	13	29,3	6	26,4	2	6,0	1	6,1	11
Pardubický	1 461	37,9	8	28,5	8	22,9	7	4,6	2	6,0	12
Vysočina	1 398	40,1	3	30,8	4	19,4	13	4,0	5	5,7	13
Jihomoravský	2 482	39,0	6	24,3	12	24,2	5	3,2	13	9,3	3
Olomoucký	1 449	40,3	2	24,5	11	24,7	4	3,7	8	6,8	9
Zlínský	1 252	39,7	5	25,2	10	22,3	8	4,6	3	8,2	8
Moravskoslezský	2 550	36,9	10	24,2	13	26,0	3	3,3	12	9,5	2

<sup>1)</sup> nehody způsoben technickou závadou vozidla či komunikace a dále chodci, lesní zvěří nebo domácím zvířetem

Odhlédneme-li od hmotných škod a narušení plynulosti dopravního toku (vlivem odstraňování následků nehod) lze za nejvíce negativní důsledek nehod považovat ztráty na lidském zdraví. Podíl nehod, které končí s těmito neblahými důsledky, vykazuje dlouhodobou stabilitu (každá 7-8 nehoda si vyžádá následky na zdraví či životě jejich účastníků). Není bez zajímavosti, že území, která se vyznačují dlouhodobě nižší intenzitou nehodovosti (celkový počet nehod vztahených na obyvatele) zaznamenávají větší podíl nehod s následky na zdraví (např. Pardubicko, Vysočina, Zlínsko; v okresech Hodonín, Svitavy a Kroměříž takto končí více než každá pátá nehoda, v největších městech méně než každá desátá).

**Obr. 3: Příčiny všech nehod a nehod s následky na zdraví a životě v ČR a okresech s extrémní úrovní intenzity celkové nehodovosti**



Počet nehod s následky na zdraví či životě se dlouhodobě mírně snižuje - ve srovnání dvou posledních 5letých období v ČR o 6 %. Z regionů se vymykaly pouze Praha (s poklesem o více než pětinu) a kraje Jihomoravský a Středočeský (se stagnací, resp. nárůstem o 6 %). Nepříznivý vývoj ve Středočeském kraji je odrazem zvyšujících se dopravních vazeb s Prahou - nárůst vážných nehod

(zhruba o pětinu) byl nejcitelnější v okresech Praha-východ, Mělník a Benešov. Pozitivnější je vývoj počtu nejvážnějších nehod (s úmrtím), zde je možné v obdobném srovnání zaznamenat pokles u všech krajů (především na východě ČR, ale např. i na Karlovarsku). V okresním pohledu byl vývoj velmi rozdílný (viz mapa v příloze), ve většině krajů nacházíme okresy s nárůstem počtu usmrčených osob

Příčiny vážných dopravních nehod se oproti všem nehodám odlišují. Nehody se zraněním osob vznikají častěji vlivem nepřiměřené rychlosti a nedání přednosti. Zajímavý je naopak relativně malý podíl takto zaviněných nehod vlivem předjíždění a jejich podobného zastoupení jako u celkového počtu nehod (v ČR 3,7 % u vážných nehod a 2,1 % u všech kolizí).

Mezikrajské rozdíly v příčinné struktuře vážných nehod jsou výrazné především vlivem Prahy, kde je obecně stav i vývoj závažné nehodovosti příznivý, ale dopravní tok ve specifickém urbánním prostředí zde zvyrazňuje některé druhy nehod (kolize automobilů vlivem nedání přednosti v jízdě, časté kolize s chodci). Odlišné příčiny nehod ve velkých městech jsou také viditelné při srovnání okresů s nevyšší a nejnižší nehodovostí (viz graf 3.3.3).

Vedle příčiny je důležité analyzovat dopravní nehody také podle zavinění. Drtivou většinu všech kolizí způsobí řidiči motorových vozidel (92 %, v Praze 97 %, v Jihočeském kraji 89 %). Váha ostatních účastníků silničního provozu je jen okrajová, vykazuje však zajímavé regionální odlišnosti, do kterých se promítají specifická skladba dopravního toku i místní fyzicko-geografické podmínky. Např. vyšší zastoupení nehod způsobených řidiči nemotorových vozidel ve východních Čechách a na střední Moravě je pravděpodobně odrazem intenzivnějšího využití cyklistické dopravy (vlivem nížinného charakteru těchto regionů), dále nadprůměrný podíl kolizí způsobených chodci v krajích s významným vlivem velkých měst či vysoký podíl kolizí s lesní zvěří na JZ ČR.

Jsou-li účastníky dopravních kolizí i jiné osoby nežli řidiči motorových vozidel, bývají přirozeně jejich následky závažnější. Proto nepřekvapuje, že při redukci nehod pouze na ty s následky na zdraví či životě se podíl řidičů motorových vozidel jakožto viníků snižuje o 10 p.b. na 82 % (údaj za ČR, v období 2002-7). Příznivé je, že podíl chodců, kteří tyto nehody zavinili, se dlouhodobě výrazně snižuje (za poslední desetiletí klesla jejich váha na polovinu, tj. 6 %), podíl závažných nehod zaviněných cyklistou se však snižuje jen velmi pomalu – 10-11 % na počátku 90. let na současných 8-9 % (překážkou citelnějšího poklesu nehod je také dlouhodobě zvyšující se intenzita cyklistické dopravy).

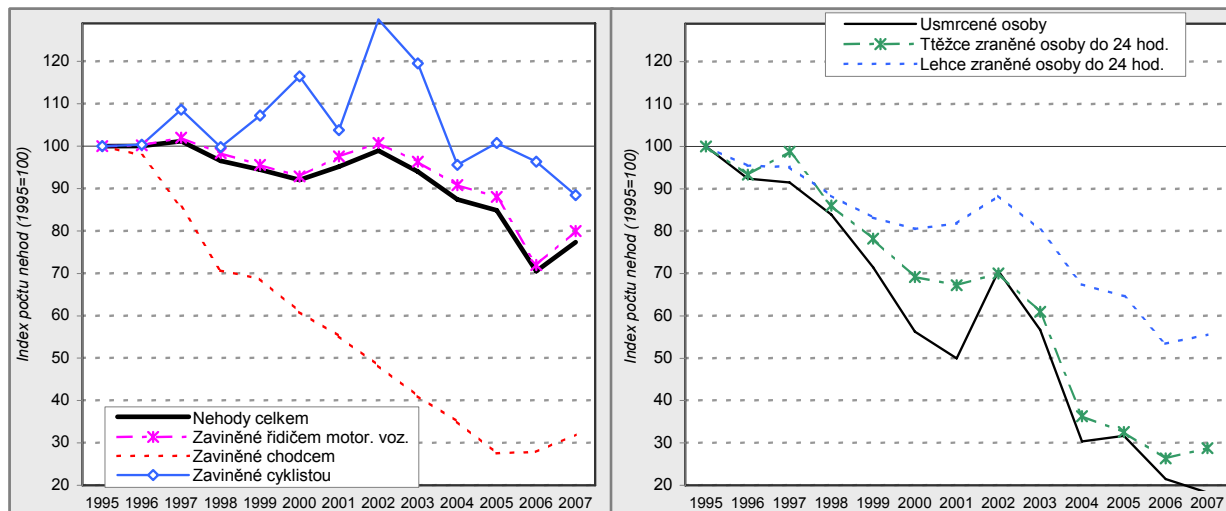
**Tab. 5: Dopravní nehody podle zavinění (průměr za období 2002-2007)**

ČR, kraj	Dopravní nehody celkem	v tom nehody zaviněné											
		řidičem motorového vozidla		řidičem nemotorového vozidla		chodcem		závadou komunikace		lesní zvěří, domácím zvířetem		ostatní <sup>1)</sup>	
		v %	pořadí	v %	pořadí	v %	pořadí	v %	pořadí	v %	pořadí	v %	pořadí
<b>ČR celkem</b>	<b>192 169</b>	<b>92,1</b>	<b>x</b>	<b>1,4</b>	<b>x</b>	<b>0,9</b>	<b>x</b>	<b>0,3</b>	<b>x</b>	<b>4,0</b>	<b>x</b>	<b>1,2</b>	<b>x</b>
Praha	33 766	97,2	1	0,2	14	1,1	2	0,4	5	0,3	14	0,8	14
Středočeský	25 324	91,2	8	1,1	11	0,6	14	0,3	10	5,5	4	1,4	3
Jihočeský	12 501	88,9	14	1,6	6	0,7	12	0,2	13	7,3	1	1,2	7
Plzeňský	11 624	90,4	10	1,0	13	1,0	7	0,3	9	6,2	2	1,2	8
Karlovarský	6 111	91,5	7	1,1	10	1,0	6	0,4	3	4,8	5	1,2	10
Ústecký	14 046	91,6	6	1,1	9	1,1	4	0,4	2	4,7	7	1,1	11
Liberecký	8 602	91,8	5	1,1	12	0,9	8	0,6	1	4,3	8	1,2	6
Královéhradecký	9 417	92,1	3	1,8	5	0,7	10	0,3	7	4,1	10	1,0	13
Pardubický	8 037	89,4	13	3,3	1	0,8	9	0,4	6	4,8	6	1,3	4
Vysočina	8 309	89,6	12	1,6	8	0,7	13	0,4	4	5,8	3	2,1	1
Jihomoravský	17 496	92,2	2	1,6	7	1,2	1	0,3	11	3,4	13	1,3	5
Olomoucký	9 635	90,1	11	3,1	2	0,7	11	0,3	8	3,9	11	1,9	2
Zlínský	7 998	90,4	9	3,1	3	1,0	5	0,2	14	4,1	9	1,2	9
Moravskoslezský	19 305	92,0	4	2,0	4	1,1	3	0,3	12	3,5	12	1,1	12

<sup>1)</sup> např. jiným účastníkem (cyklistou), technickou závadou vozidla a další méně čtené případy

Vedle kolizí motorových vozidel s jinými účastníky silničního provozu mívají vážnější následky také nehody způsobené pod vlivem alkoholu. Váha dopravních nehod způsobených pod vlivem alkoholu v posledních 5 letech víceméně stagnuje okolo 4 % (na počátku 90. let se jejich podíl pohyboval v rozmezí 6,5 – 7 %, před 10 lety okolo 5 %).

Obr. 4: Příčiny a důsledky dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu v ČR



Pomineme-li Prahu, regionální rozdíly v zastoupení nehod pod vlivem alkoholu nejsou tak výrazné (v období 2000-7: měly nejmenší váhu v Jihomoravském kraji – 4,1 %, nejvyšší na Pardubicku – 5,4 %, mezi okresy dosáhl nejvyššího podílu Hodonín – 7,7 %). Podstatnější je fakt, že ve všech krajích se počet nehod pod vlivem alkoholu snižuje, a to tempy rychlejšími než u celkového počtu nehod.

Tab. 6: Porovnání nehod pod vlivem alkoholu a celkového počtu nehod za období 2002-2007

ČR, kraj	Nehody pod vlivem alkoholu						Index počtu nehod 2007/2002 (2002=100)		Hmotná škoda na 1 nehodu (2002-2007) v tis. Kč		Těžce zraněné osoby na 100 nehod (2002-2007)		Lehce zraněné osoby na 100 nehod (2002-2007)	
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	vlivem alko-holu	celkem	vlivem alko-holu	celkem	vlivem alko-holu	celkem	vlivem alko-holu	celkem
	<b>ČR celkem</b>	<b>9 552</b>	<b>9 076</b>	<b>8 445</b>	<b>8 192</b>	<b>6 807</b>	<b>7 466</b>	<b>78</b>	<b>96</b>	<b>48</b>	<b>48</b>	<b>6,1</b>	<b>2,4</b>	<b>39,8</b>
Praha	1 028	988	820	748	556	724	70	93	74	53	4,5	1,2	27,8	8,4
Středočeský	1 254	1 206	1 087	1 111	909	1 006	80	98	52	57	7,7	3,2	41,7	15,0
Jihočeský	688	696	709	618	536	552	80	91	53	48	7,3	2,8	42,5	15,5
Plzeňský	554	517	499	477	387	438	79	82	50	50	3,9	1,6	44,3	16,9
Karlovarský	318	322	346	325	262	283	89	100	47	43	5,1	2,5	33,2	13,1
Ústecký	713	748	753	702	586	620	87	100	43	40	6,8	2,7	36,1	14,5
Liberecký	506	481	454	502	375	413	82	92	42	42	4,8	2,2	37,9	14,0
Královéhradecký	488	403	385	408	370	418	86	96	43	47	7,6	3,4	36,7	14,4
Pardubický	532	501	437	398	332	381	72	98	40	43	5,7	3,2	47,7	20,3
Vysočina	449	436	372	350	305	341	76	102	44	57	8,4	3,0	52,9	19,8
Jihomoravský	783	777	708	721	657	654	84	93	49	47	5,7	2,2	43,1	16,3
Olomoucký	619	484	494	499	417	431	70	105	39	44	7,9	3,3	44,2	15,6
Zlínský	514	430	441	423	362	387	75	95	39	43	7,0	3,1	43,9	16,7
Moravskoslezský	1 106	1 087	940	910	753	818	74	102	42	39	4,3	2,1	35,0	14,7

Z tabulky je také patrné, že nehody s vlivem alkoholu mají (vyjma hmotných škod) vážnější následky, téměř 3x častěji vedou ke zranění osoby, častěji, i když ne tak výrazně také k úmrtí.

Dlouhodobě však počet zraněných i usmrčených při nehodách pod vlivem alkoholu prudce klesá, a to tempy mnohem dynamičtěji než u celkového počtu nehod (viz graf 3.3.4). Není bez zajímavosti, že vztáhneme-li počet zraněných a usmrčených osob k celkovému počtu nehod, hodnota tohoto ukazatele za poslední desetiletí se u nehod pod vlivem alkoholu snížila z 59 na 41 %, zatímco u všech nehod stagnovala okolo 17 %. Počet obětí nehod s vlivem alkoholu může být ve skutečnosti vyšší, úplnost zachycení závisí na tom, zdali u všech nehod s následky na zdraví je testován vlivem alkoholu i řidiče (např. v situaci, kdy řidič způsobí zranění pouze sám sobě).

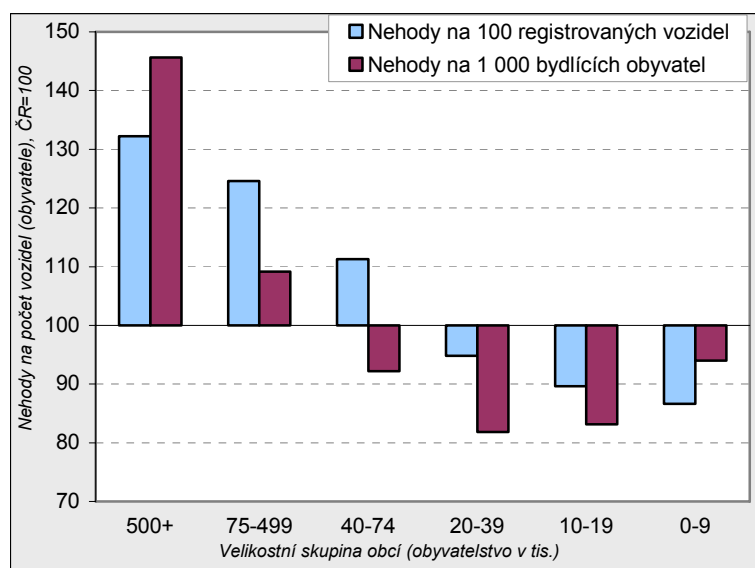
**Tab. 7: Dopravních nehody podle druhu komunikace v letech 2006-2007**

ČR, kraj	Dopravní nehody na dálnicích a silnicích 1. třídy		Dopravní nehody na silnicích 2. třídy		Dopravní nehody na silnicích 3. třídy		Dopr. nehody na 1 km komunikace (průměr let 2006-7)							
							dálnice a silnice 1.tř.		silnice 2.tř.		silnice 3.tř.		celkem <sup>1)</sup>	
	2006	2007	2006	2007	2006	2007	hodnota	pořadí	hodnota	pořadí	hodnota	pořadí	hodnota	pořadí
<b>ČR bez Prahy</b>	<b>37 727</b>	<b>38 668</b>	<b>26 340</b>	<b>27 399</b>	<b>19 541</b>	<b>19 512</b>	<b>5,65</b>	<b>x</b>	<b>1,84</b>	<b>x</b>	<b>0,57</b>	<b>x</b>	<b>1,52</b>	<b>x</b>
Středočeský	6 461	6 664	5 788	6 022	4 297	3 886	6,76	2	2,49	2	0,65	4	1,73	5
Jihočeský	2 526	3 097	2 193	2 427	1 409	1 569	4,19	11	1,41	11	0,39	11	1,08	12
Plzeňský	2 129	2 170	1 859	1 954	965	1 022	4,07	12	1,26	13	0,32	12	0,98	13
Karlovarský	827	854	852	969	637	647	3,80	13	1,60	10	0,51	10	1,17	10
Ústecký	3 358	3 470	2 122	2 156	1 634	1 792	6,27	5	2,38	3	0,62	5	1,74	4
Liberecký	2 240	2 219	1 093	1 016	1 527	1 346	6,79	1	2,17	5	0,89	3	1,94	3
Královéhradecký	3 089	2 958	1 532	1 512	1 294	1 291	6,67	3	1,70	8	0,53	8	1,55	7
Pardubický	2 508	2 558	1 410	1 523	1 156	1 152	5,48	9	1,62	9	0,52	9	1,44	9
Vysočina	2 971	2 934	2 016	2 132	881	870	5,76	8	1,27	12	0,30	13	1,16	11
Jihomoravský	2 595	2 807	2 613	2 622	1 454	1 508	4,63	10	1,77	7	0,61	6	1,51	8
Olomoucký	2 681	2 614	1 926	2 090	1 267	1 339	6,02	6	2,18	4	0,59	7	1,67	6
Zlínský	2 160	2 140	1 492	1 424	1 187	1 146	6,31	4	2,54	1	0,97	2	2,25	2
Moravskoslezský	4 182	4 183	1 444	1 552	1 833	1 944	5,91	7	2,00	6	1,00	1	2,26	1

<sup>1)</sup> bez místních a účelových komunikací

Necelé ¼ všech nehod se realizovalo v roce 2007 v obcích (intravilánu), tento podíl je dlouhodobě stabilní. Navyšují ho především Praha (kde vzniká téměř každá pátá dopravní nehoda v ČR) a Moravskoslezský kraj (83 % zde připadá na intravilány obcí). Poměr nehod vzniklých v obcích a mimo ně byl vyrovnaný ve Středočeském kraji a na Vysočině, tedy v regionech s rozdrobenou sídelní strukturou (s obcemi s nejmenší populační velikostí).

**Obr. 5: Intenzita nehodovosti podle velikosti obcí**  
období leden 2007 - září 2008



mimo ně byl vyrovnaný ve Středočeském kraji a na Vysočině, tedy v regionech s rozdrobenou sídelní strukturou (s obcemi s nejmenší populační velikostí).

Na konci roku 2008 zveřejnilo Ministerstvo vnitra ČR na svých webových stránkách nový informační systém („Nehody v mapě ČR“). Prostřednictvím geografického informačního systému je možné podrobně lokalizovat dopravní nehody vzniklé od počátku roku 2007, a to na základě předem zvoleného výběru kritérií. Tímto kritériem může být čas, příčina nehody, hydrometeorologické okolnosti, následky.

Pro účely tohoto rozboru byly použity pouze údaje o celkovém počtu nehod a jejich

důsledcích. Analyzované území představoval soubor 133 měst s více než 10 tis. obyvateli (k 31. 12. 2007), údaje o nehodách se vztahovaly k období leden 2007 – září 2008. Aby bylo možno alespoň orientačně porovnávat intenzitu nehodovosti v různých územích, byly údaje o počtu nehod



relativizovány počtem bydlících obyvatel, resp. počtem registrovaných vozidel (v obou případech k 31. 12. 2007). Počet registrovaných vozidel byl získán z centrálního registru vozidel. Více než 80 % všech vozidel je v tomto registru přiřazeno přímo ke konkrétní obci, zbylá část je lokalizována pouze do úrovně obcí 3. stupně, popř. okresů. Tato část vozidel byla přiřazena obcím nepřímo (na základě populační váhy obce v příslušném správním obvodu, resp. okrese). I z tohoto důvodu, a také s ohledem na relativně krátké analyzované období (informační systém je teprve ve zkušebním provozu, a nelze vyloučit, že za některá území nejsou dosud údaje úplné), je třeba k výsledkům přistupovat spíše jako k prvotním odhadům poskytujícím základní orientaci a odrazový můstek pro případné navazující detailnější rozbor.

Intenzita nehodovosti se snižuje s velikostí obce, větší rozdíly nacházíme, pokud jsou nehody relativizovány počtem bydlících obyvatel, neboť v případě vztažení nehod na 1 vozidlo je nepříznivé postavení velkých měst zmírněno relativně vyšším počtem registrovaných automobilů (např. soustředěním vozového parku velkých firem, které zde mají sídlo). Druhý způsob výpočtu intenzity je však zřejmě objektivnější, neboť nepřímo zohledňuje i dojíždku individuální dopravou za prací a službami do velkých měst. Počet nehod významně závisí na celkové intenzitě dopravy, tu lze počtem registrovaných vozidel zachytit jen částečně.

Bezmála polovina (48,3 %) nehod ve sledovaném období připadá na administrativní území obcí s více než 20 tis. obyvateli, obce v této skupině tvoří jen 5,6 % výměry a necelých 44 % obyvatel celé ČR. Zatímco intenzita nehodovosti s velikostí obce klesá, nehody na území menších obcí mají vážnější důsledky (každá 6 nehoda v katastru obcí do 10 tis. obyvatel končí poraněním či smrtí osob), vyšší je také zjištěné zastoupení nehod pod vlivem alkoholu.

**Tab. 8: Rozloha, obyvatelstvo, registrovaná vozidla a dopravních nehody podle velikostních skupin obcí**

Velikostní skupiny obcí dle počtu obyvatel	Katastrální výměra obcí (31.12.2007)		Počet obyvatel (31.12.2007)		Registrovaná vozidla (1.1.2008)		Nehody v silnič. dopravě celkem (I/2007-9/2008)		následky nehod			% ze všech nehod	
	v km <sup>2</sup>	v %	v tis.	v %	v tis.	v %	abs.	v %	usmr- cené osoby	těžce zraněné osoby	lehce zraněné osoby	nehody s násle- dky na zdraví	nehody pod vlivem alkoholu
0-9	72 059	91,4	4 845	46,7	3 447	50,6	132 150	43,9	1 347	4 354	26 151	17,3	5,2
10-19	2 418	3,1	977	9,4	595	8,7	23 579	7,8	137	579	3 531	14,4	5,4
20-39	1 813	2,3	1 012	9,7	573	8,4	24 015	8,0	110	445	3 342	13,2	4,9
40-74	799	1,0	756	7,3	411	6,0	20 232	6,7	71	401	2 435	11,5	4,5
75-499	1 280	1,6	1 578	15,2	906	13,3	49 971	16,6	136	537	5 667	10,4	3,1
500+	496	0,6	1 212	11,7	875	12,9	51 212	17,0	48	508	3 005	5,8	2,0
<b>ČR celkem</b>	<b>78 865</b>	<b>100,0</b>	<b>10 381</b>	<b>100,0</b>	<b>6 806</b>	<b>100,0</b>	<b>301 159</b>	<b>100,0</b>	<b>1 849</b>	<b>6 824</b>	<b>44 131</b>	<b>13,3</b>	<b>4,3</b>

Na administrativním území měst s více než 10 tis. obyvateli bylo v hodnoceném období evidováno téměř 170 tis. dopravních nehod, na úhrnu celé ČR se podílely 56 %. Intenzita nehodovosti zde mírně převyšovala národní úroveň (o 5 % při vztažení nehod k bydlícímu obyvatelstvu a o 14 % při relaci k registrovaným vozidlům). Z analyzovaných měst (133) měla však vyšší než celorepublikovou intenzitu nehodovosti jen menšina z nich (2/5 měst -při relaci k reg. vozidlům, a 1/4 při relaci k obyvatelstvu). Byla mezi nimi všechna krajská města (z nich Jihlava, Zlín a Brno, kde byla nehodovost nejnižší, avšak ve srovnání s ČR stále mírně nadprůměrná). Nehodovost dosahuje vysokých intenzit také v některých středně velkých městech, která jsou významnými centry dojíždky za prací či službami (Mladá Boleslav, Kolín), nebo se na jejich katastru nachází významná komunikace zajišťující tranzitní dopravu (Benešov, Hranice).

Vzhledem k tomu, že nehodovost do značné míry souvisí s celkovým dopravním zatížením komunikací, není překvapivé, že mezi městy s nejnižšími intenzitami nehodovosti se objevují ta, která leží mimo hlavní dopravní tahy (např. Vlašim, Sušice či Čelákovice jsou ostatními centry propojeny pouze silnicemi 2. třídy). To je patrné i na rozdílné pozici dvou podobně významných center: Říčany a Čelákovice – obě se nachází v pražské aglomeraci, Říčany jsou však s Prahou propojeny intenzivněji a významný podíl dopravy realizovaný na katastru města Říčany má tranzitní charakter.

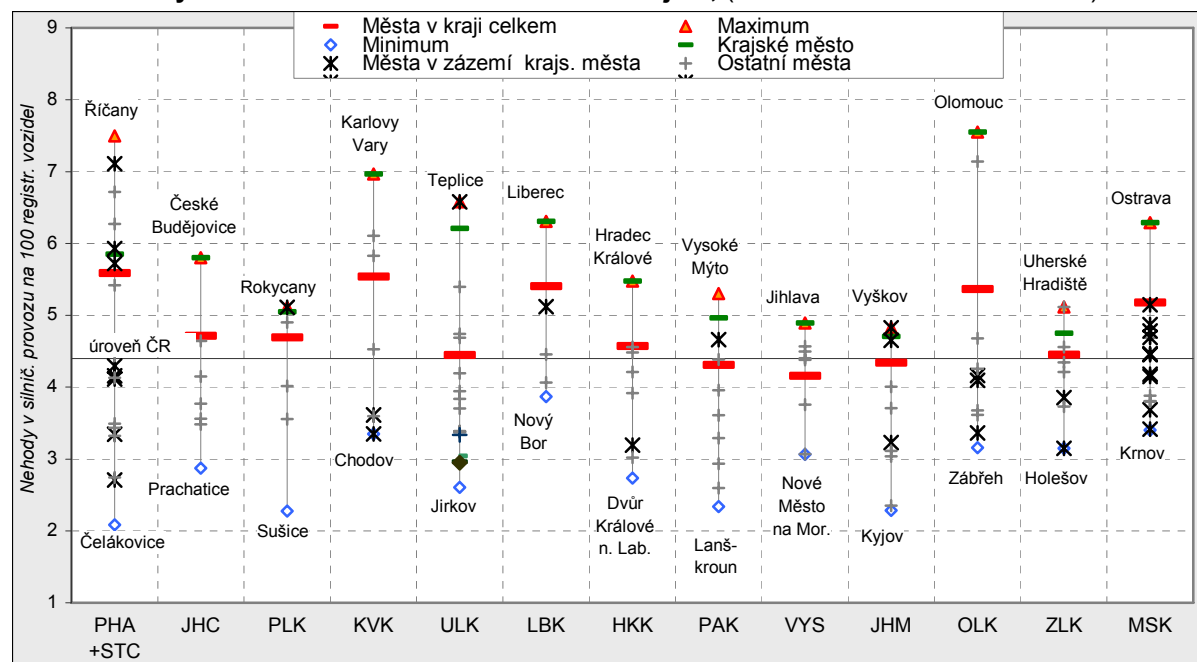
Mezi městy, která trápí vysoká nehodovost, převažují města ve Středočeském kraji, na opačném pólu problematičnosti nacházíme častěji města v Pardubickém a Jihomoravském kraji. To je viditelné i z následujícího grafu, který zachycuje postavení měst nad 10 tis. obyvatel v jednotlivých krajích. Vedle Středočeského kraje se vyšší intenzitou nehodovosti ve větších městech vyznačují ještě

Karlovarsko, Liberecko a kraje na severní Moravě. Nejnižší nehodovost a v porovnání s ostatními regiony malé disparity jsou charakteristické pro města na Vysočině (komunikace s nejvyšší intenzitou dopravy D-1 se zde větším centřům spíše vyhýbá). Nejostřeji se rozdíly mezi městy jeví ve Středočeském kraji (vliv blízkosti Prahy a polohy vůči důležitým dopravním osám) a na Olomoucku (kontrast dopravně exponovaného jihu a periferního Jesenicka a Šumperska).

**Tab. 9: Města nad 10 tis. obyvatel s extrémními hodnotami nehodovosti (období leden 2007 - září 2008)**

Města s maximální hodnotou						Města s minimální hodnotou					
Nehody na 100 registr. vozidel			Nehody na tis. obyvatel			Nehody na 100 registr. vozidel			Nehody na tis. obyvatel		
Název města	kraj	hodnota	Název města	kraj	hodnota	Název města	kraj	hodnota	Název města	kraj	hodnota
Olomouc	OLK	7,5	Říčany	STC	58,9	Čelákovice	STC	2,1	Veselí nad Mor.	JHM	12,0
Říčany	STC	7,5	Benešov	STC	48,5	Sušice	PLK	2,3	Kyjov	JHM	13,4
Hranice	OLK	7,1	Kolín	STC	43,7	Kyjov	JHM	2,3	Lanškroun	PAK	13,4
Benešov	STC	7,1	Mladá Boleslav	STC	42,6	Lanškroun	PAK	2,3	Čelákovice	STC	14,1
Karlovy Vary	KVK	7,0	Praha	PHA	42,3	Veselí nad Mor.	JHM	2,3	Jirkov	ULK	14,3
Mladá Boleslav	STC	6,7	České Budějovice	JHC	42,0	Česká Třebová	PAK	2,6	Česká Třebová	PAK	14,7
Teplice	ULK	6,6	Karlovy Vary	KVK	39,3	Jirkov	ULK	2,6	Orlová	MSK	15,3
Liberec	LBK	6,3	Beroun	STC	39,0	Neratovice	STC	2,7	Sušice	PLK	15,4
Ostrava	MSK	6,3	Olomouc	OLK	38,8	Dvůr Králové n. L.	HKK	2,7	Studénka	MSK	15,6
Kolín	STC	6,3	Hranice	OLK	38,1	Vlašim	STC	2,7	Litvínov	ULK	15,7

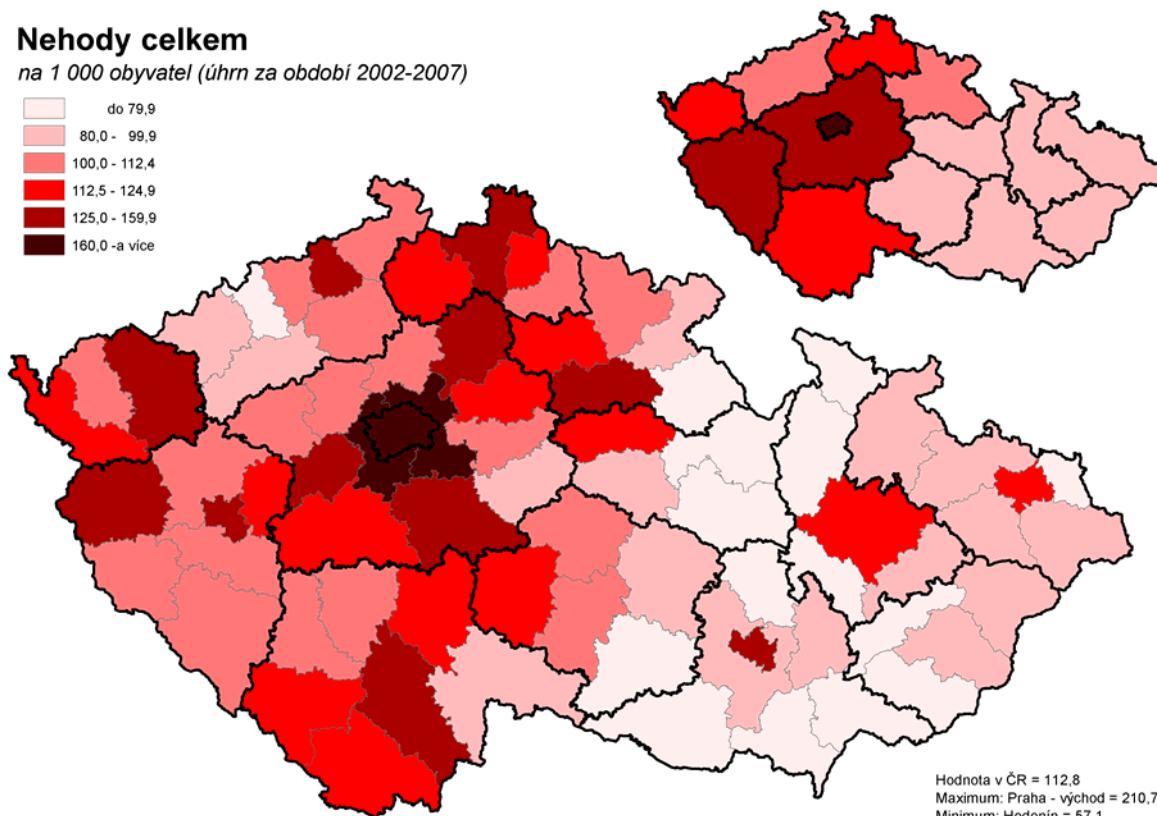
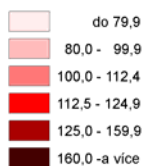
**Obr. 6: Rozdíly v intenzitě nehodovosti - města v krajích, (období leden 2007 - září 2008)**



V polovině případů dosáhlo mezi hodnocenými městy nejvyšší nehodovosti krajské centrum, ve zbylých krajích pak obvykle město v jeho bezprostředním vlivu (z toho vzorce se vymyká Pardubicko a Zlínsko s nejvyšší nehodovostí ve městech s významným vlivem tranzitní dopravy. Zvýšeným vlivem tranzitní dopravy lze částečně vysvětlit nadprůměrnou nehodovost i v dalších menších městech, jež neleží v zázemí krajské metropole – vedle již zmíněných Hranic a Vysokého Mýta také např. Domažlice, Rumburk či Velké Meziříčí. Konečně z grafu je rovněž patrné, že o nehodovosti nerozhoduje pouze vzdálenost od krajského centra, mezi městy v suburbánních oblastech se tato jeví jako značně diferencovaná (např. v zázemí Prahy či Brna).

## Nehody celkem

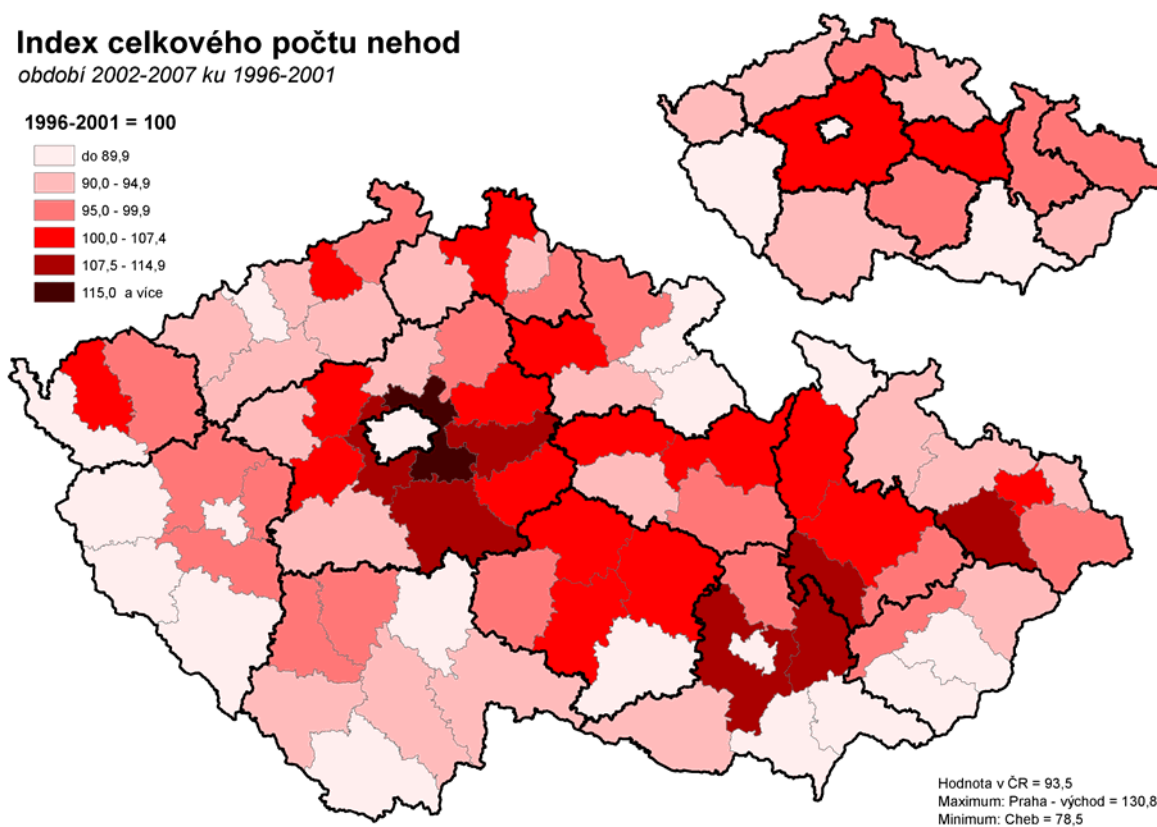
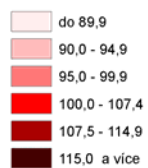
na 1 000 obyvatel (úhrn za období 2002-2007)



## Index celkového počtu nehod

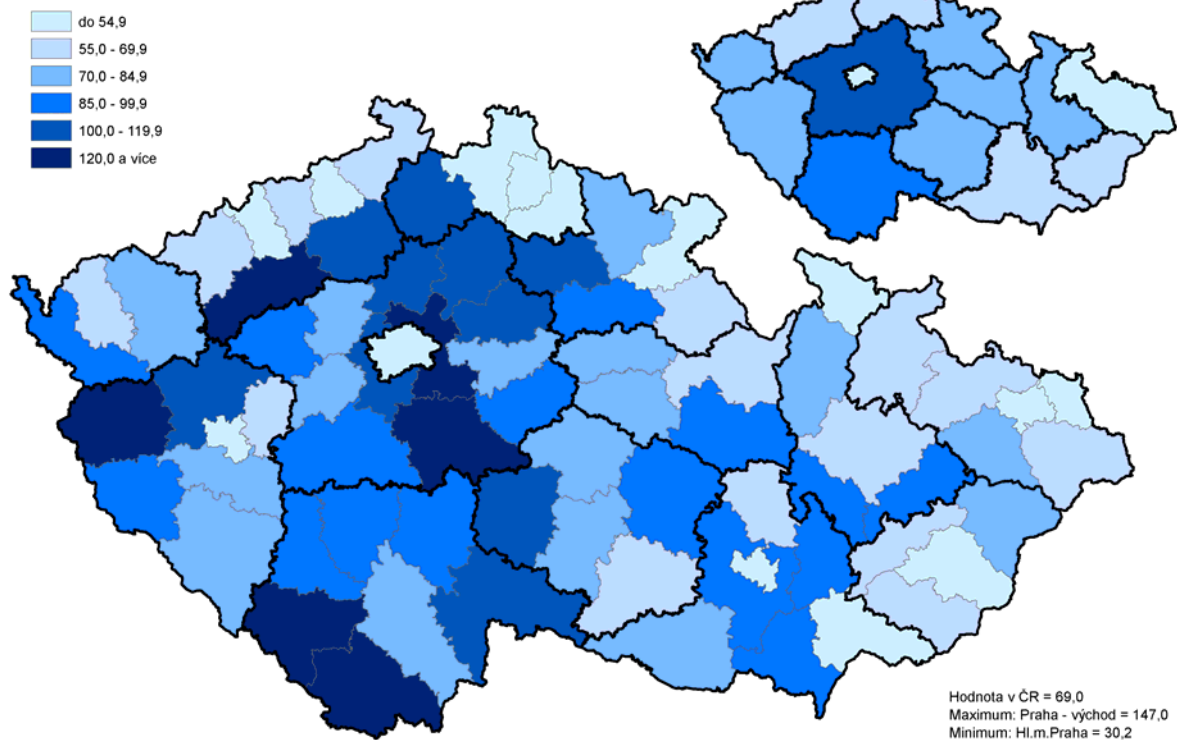
období 2002-2007 ku 1996-2001

1996-2001 = 100



## Usmrcené osoby při dopravních nehodách (do 24 hod. po nehodě)

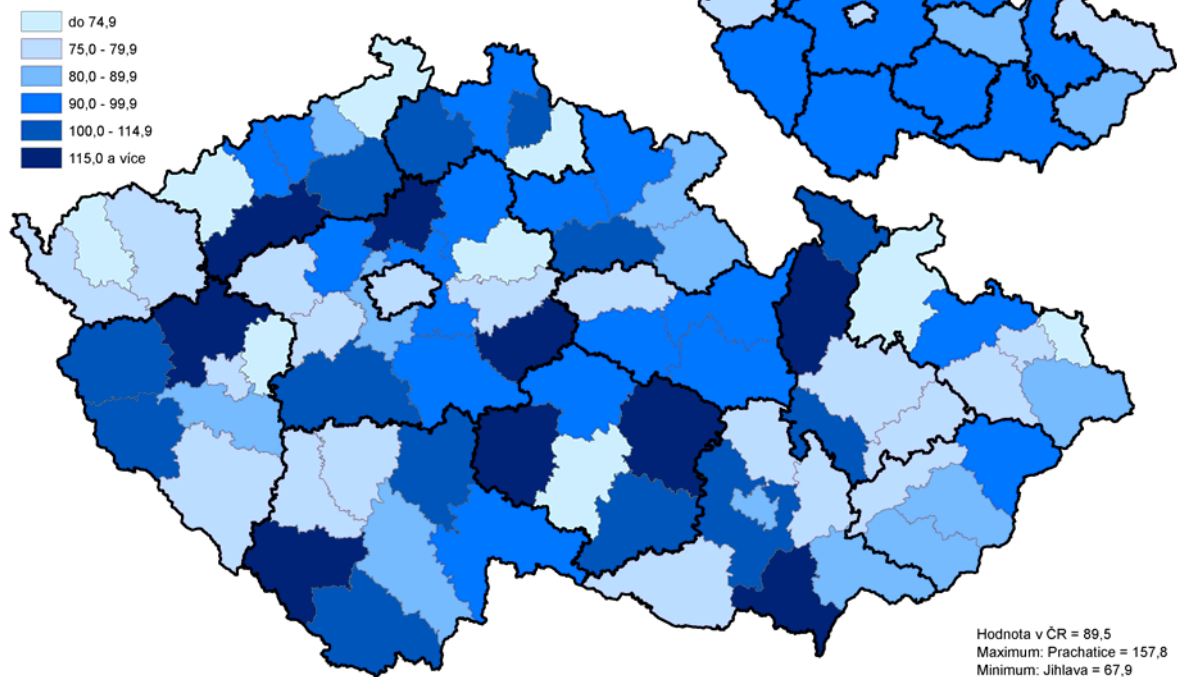
na 100 000 obyvatel (úhm za období 2002-2007)



## Index počtu usmrcených osob při dopravních nehodách (do 24 hod. po nehodě)

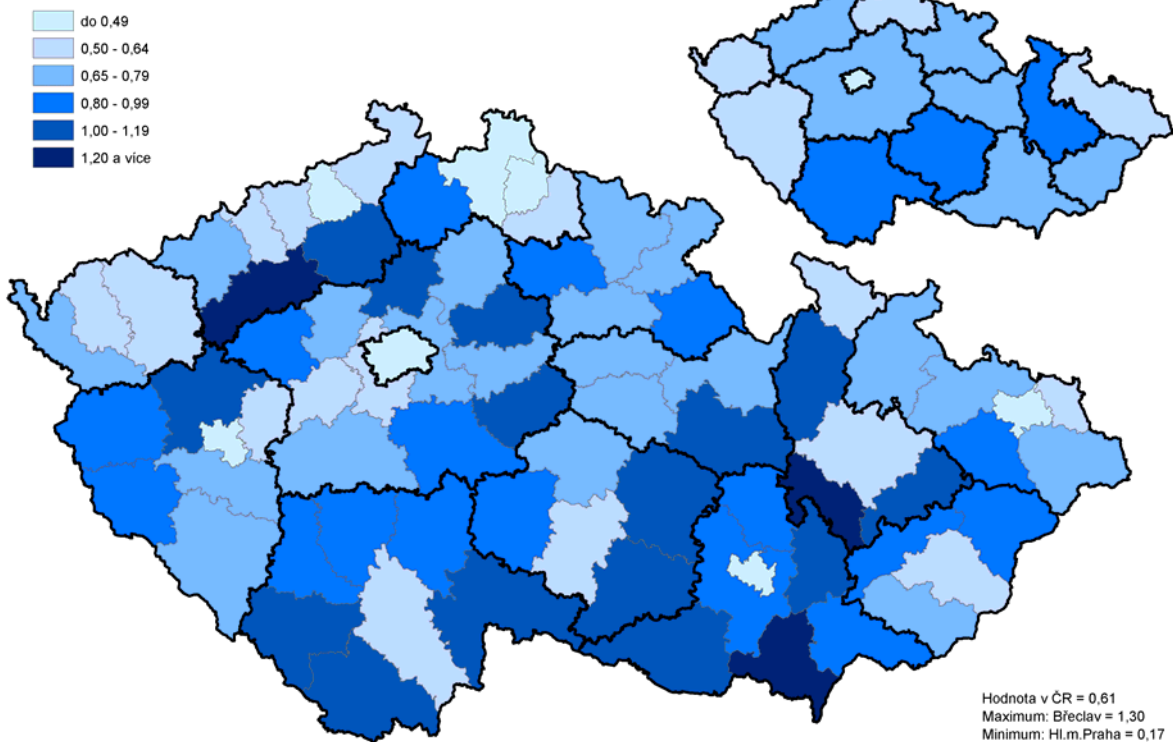
období 2002-2007 ku 1996-2001

1996-2001 = 100



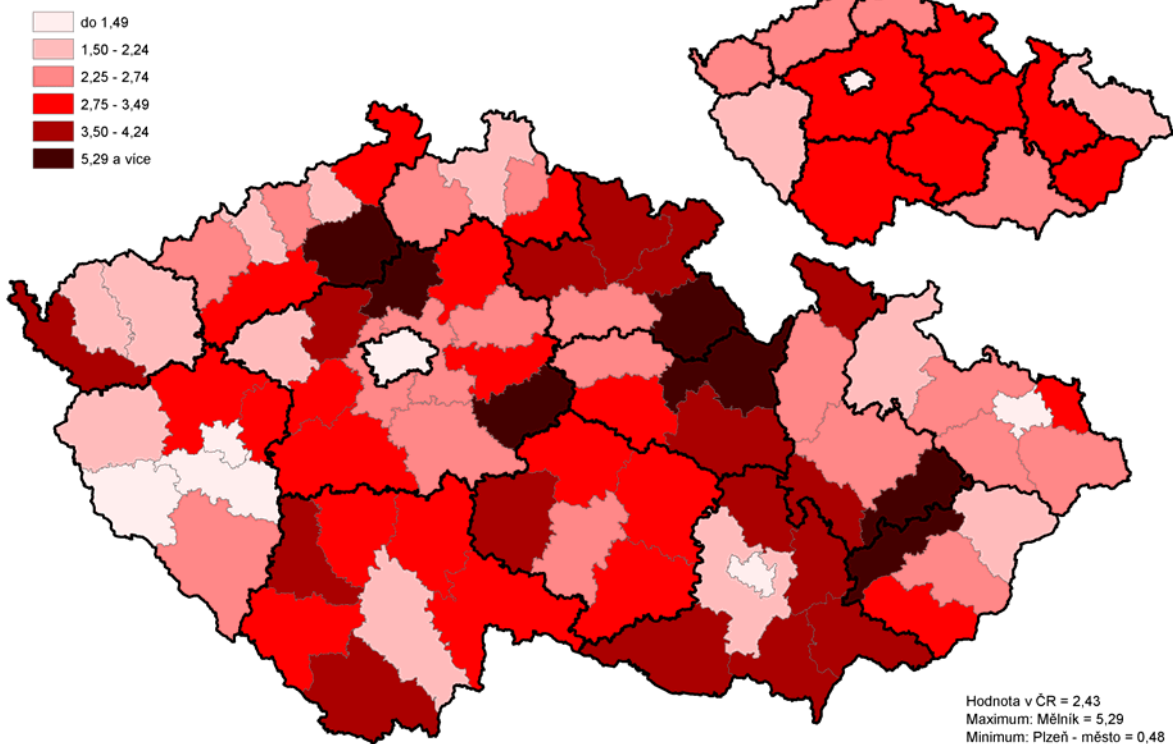
## Usmrcené osoby (do 24 hod.) při dopravních nehodách na 100 nehod celkem

období 2002-2007



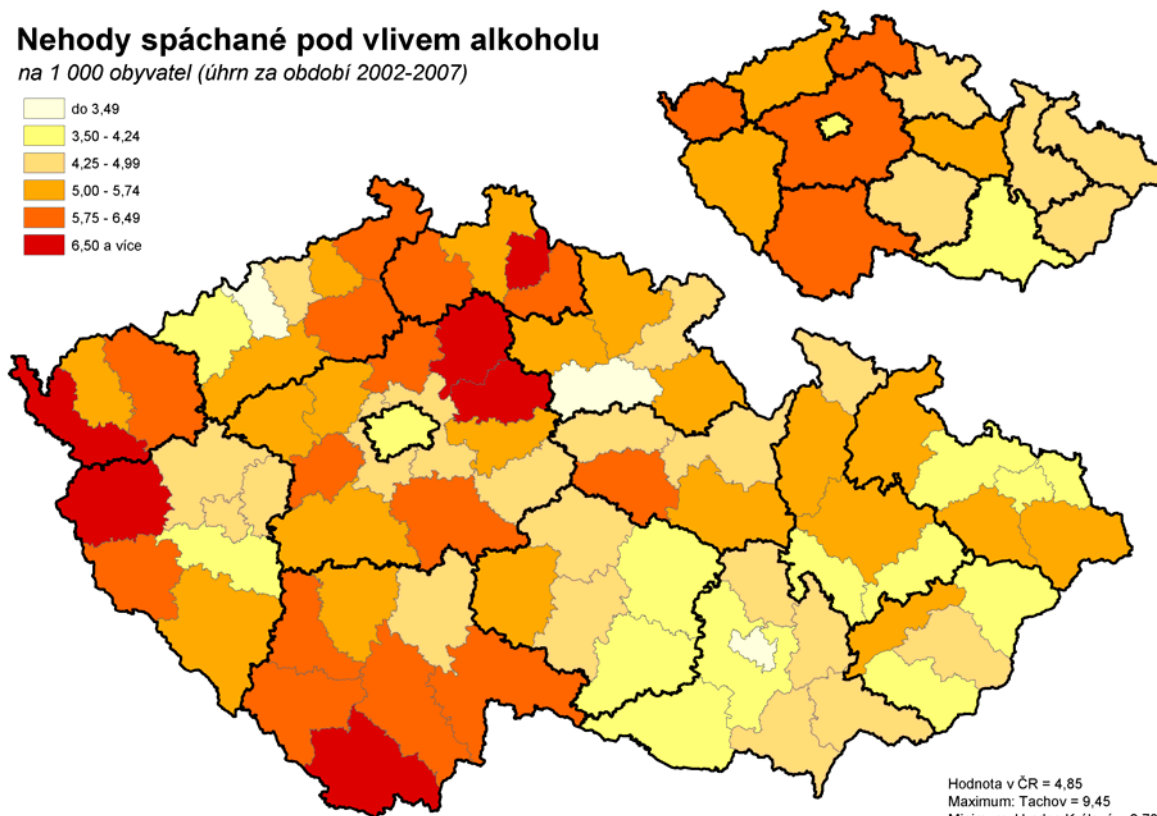
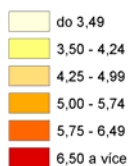
## Těžce zraněné osoby při dopravních nehodách na 100 nehod celkem

období 2002-2007



## Nehody spáchané pod vlivem alkoholu

na 1 000 obyvatel (úhrn za období 2002-2007)

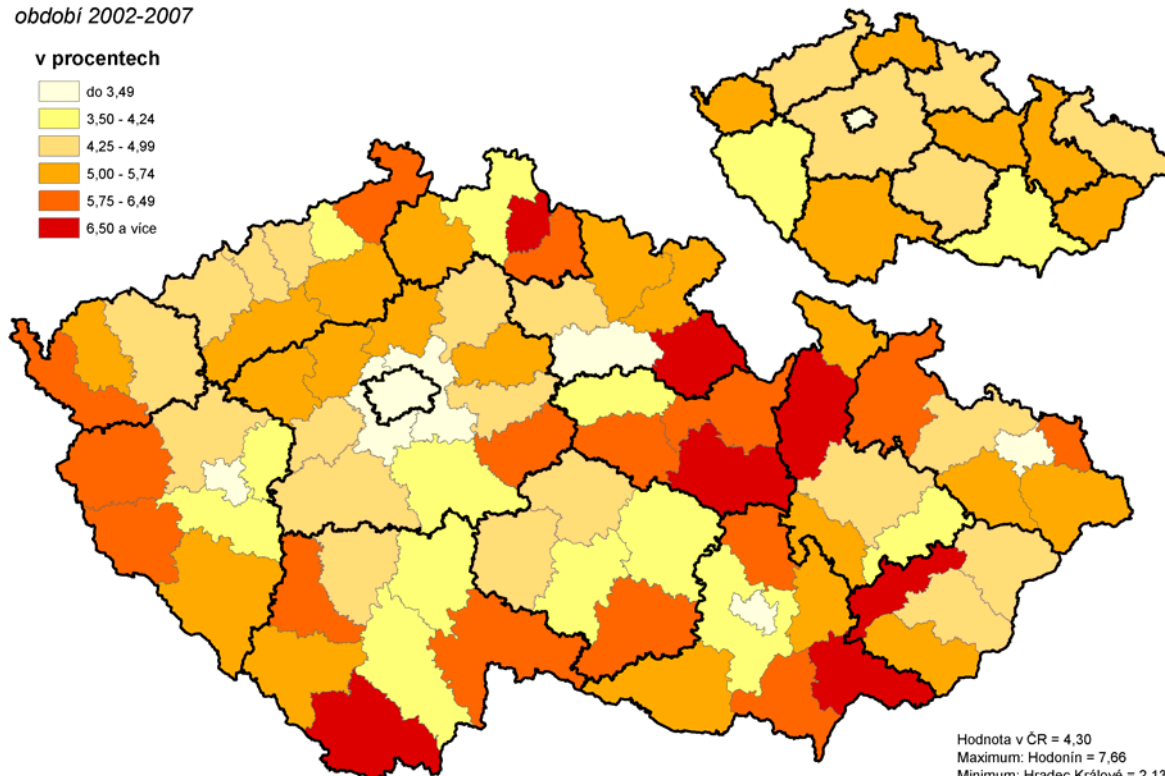
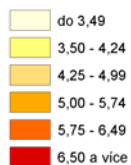


Hodnota v ČR = 4,85  
Maximum: Tachov = 9,45  
Minimum: Hradec Králové = 2,78

## Podíl nehod spáchaných pod vlivem alkoholu z celkového počtu nehod

období 2002-2007

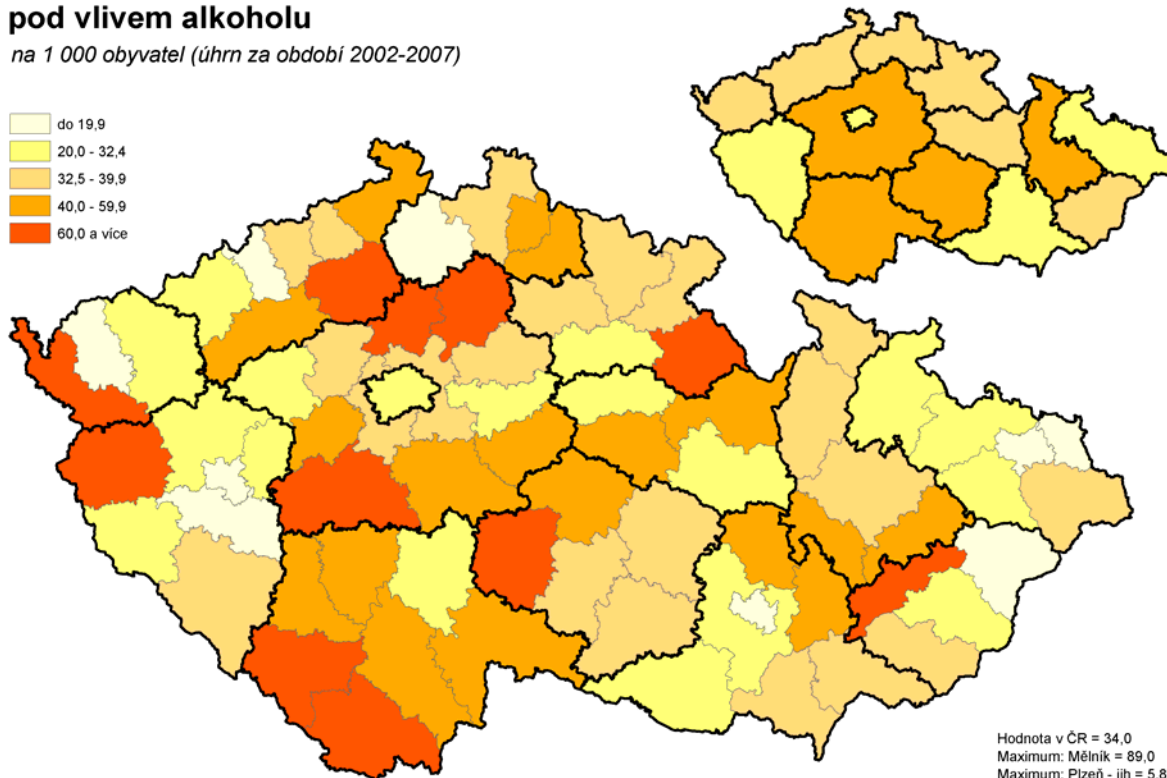
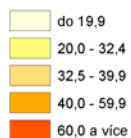
v procentech



Hodnota v ČR = 4,30  
Maximum: Hodonín = 7,66  
Minimum: Hradec Králové = 2,13

## Usmrcené a těžce zraněné osoby při dopravních nehodách spáchaných pod vlivem alkoholu

na 1 000 obyvatel (úhrn za období 2002-2007)

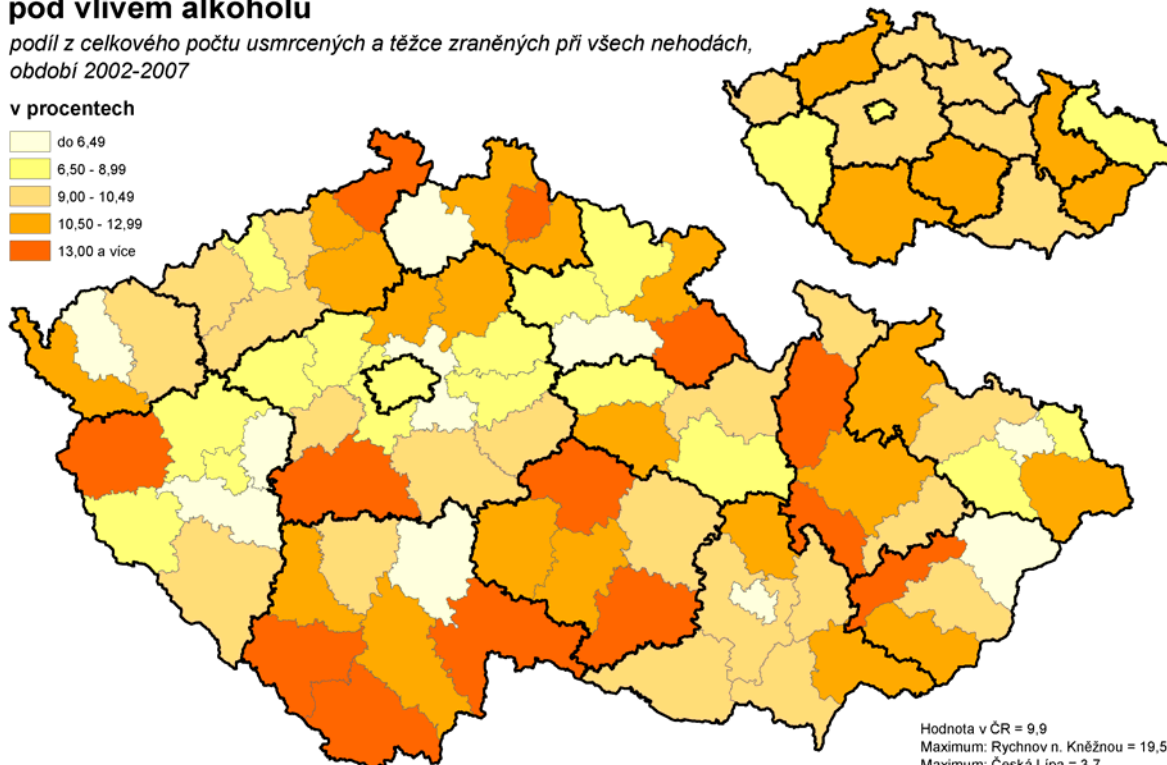


Hodnota v ČR = 34,0  
Maximum: Mělník = 89,0  
Maximum: Plzeň - jih = 5,8

## Usmrcené a těžce zraněné osoby při dopravních nehodách spáchaných pod vlivem alkoholu

podíl z celkového počtu usmrcených a těžce zraněných při všech nehodách, období 2002-2007

v procentech



Hodnota v ČR = 9,9  
Maximum: Rychnov n. Kněžnou = 19,5  
Maximum: Česká Lípa = 3,7