Bezpečnost na evropských dálnicích

Publikováno: 7. 3. 2007

Evropské dálnice – aktuální data

Délka a hustota dálniční sítě

V roce 2004 celková délka dálnic v původních zemích EU-15 byla 55 751 km, v nových zemích EU-10 však pouze 3 247 km, v EU-25 celkem 58 998 km. Od roku 1990 se tak zvýšila délka dálnic v zemích EU-15 z původních 39 616 km o 40,7%.

V roce 2005 mělo nejdelší dálniční síť v Evropě Německo - 12 174 km, následováno Francií - 10 485 km, Španělskem - 10 296 km a Itálií - 6 487 km (jde většinou o země s největší rozlohou nebo počtem obyvatelstva). V hustotě dálnic na 1000 km^2 jsou naopak v čele malé země: na prvním místě v Evropě Lucembursko - 56,8 km, následováno Nizozemskem - 56,4 km a Belgií - 53,7 km na 1000 km^2. ČR patří dosud k zemím s malým podílem a hustotou dálniční sítě - v roce 2005 celkem 542 km, tj. 6,9 km na 1000 km^2, i když jejich délka také postupně narůstá.

Dopravní výkon a intenzita na dálniční síti

V Německu, zemi s nejrozvinutější dálniční sítí v Evropě, došlo mezi lety 1990 - 2005 k nárůstu dopravního výkonu (ve vozokm) na dálnicích o 45,0%. Některé země však zaznamenaly nárůst ještě mnohem vyšší: Francie o 80,4%, Dánsko o 151,1% a Finsko o 178,4%. V ČR však pro srovnání byl tento nárůst dokonce o 247,7%!

Podíl dopravních výkonů na dálnicích vzhledem k celkové silniční síti činil v roce 2005 např. ve Švýcarsku 35,4%, v Belgii 34,9% a v Německu 31,6%; v ČR pak pouze 12,5%.

Srovnání nehodovosti na celé silniční síti

Podle nejrozšířenějšího srovnávacího ukazatele, počtu usmrcených osob na mil. obyvatel, jsou v čele nejbezpečnějších evropských zemí Nizozemsko - 46,0, Norsko - 48,6 a Švédsko - 48,8 usmrcených na mil. obyvatel v roce 2005. ČR patří s hodnotou 125,8 v tomto ukazateli ke skupině nejhorších zemí, i když je pravda, že některé východoevropské země jsou na tom ještě mnohem hůře - např. Litva 221,9.

Nejobjektivnějším ukazatelem bezpečnosti na pozemních komunikacích je však počet usmrcených osob na mld. vozokm. Tato hodnota v roce 2005 byla např. pro Velkou Británii 6,4, Švýcarsko 6,6 a Finsko 7,3 usmrcených na mld. vozokm, zatímco pro Slovinsko 16,6 a ČR 25,6 usmrcených na mld. vozokm.

Nehodovost a míra rizika na dálniční síti

Vzhledem k rozdílnému podílu délky dálniční sítě je také podíl usmrcených na dálnicích vzhledem k celkovému počtu usmrcených mezi zeměmi západní a východní Evropy značně rozdílný. Největší podíl v roce 2005 vykazuje Belgie - 14,5%, Německo - 12,3%, Rakousko - 12,0% a Nizozemsko - 11,3%. I mezi zeměmi střední z východní Evropy existují značné rozdíly: Slovinsko - 9,7%, Maďarsko - 3,7%, ČR - 3,5%, zatímco Polsko pouze 0,6%.

Vyšší bezpečnost dálnic oproti celkové silniční síti pak dokazuje nižší hodnota ukazatele počtu usmrcených osob na mld. vozokm v roce 2005: Švýcarsko 1,1, Finsko 1,8, Velká Británie 2,1 usmrcených na mld. vozokm, zatímco ČR 7,2 a Slovinsko 7,5 usmrcených na mld. vozokm, což je zhruba 2 - 3 x nižší hodnota proti celkové silniční síti.

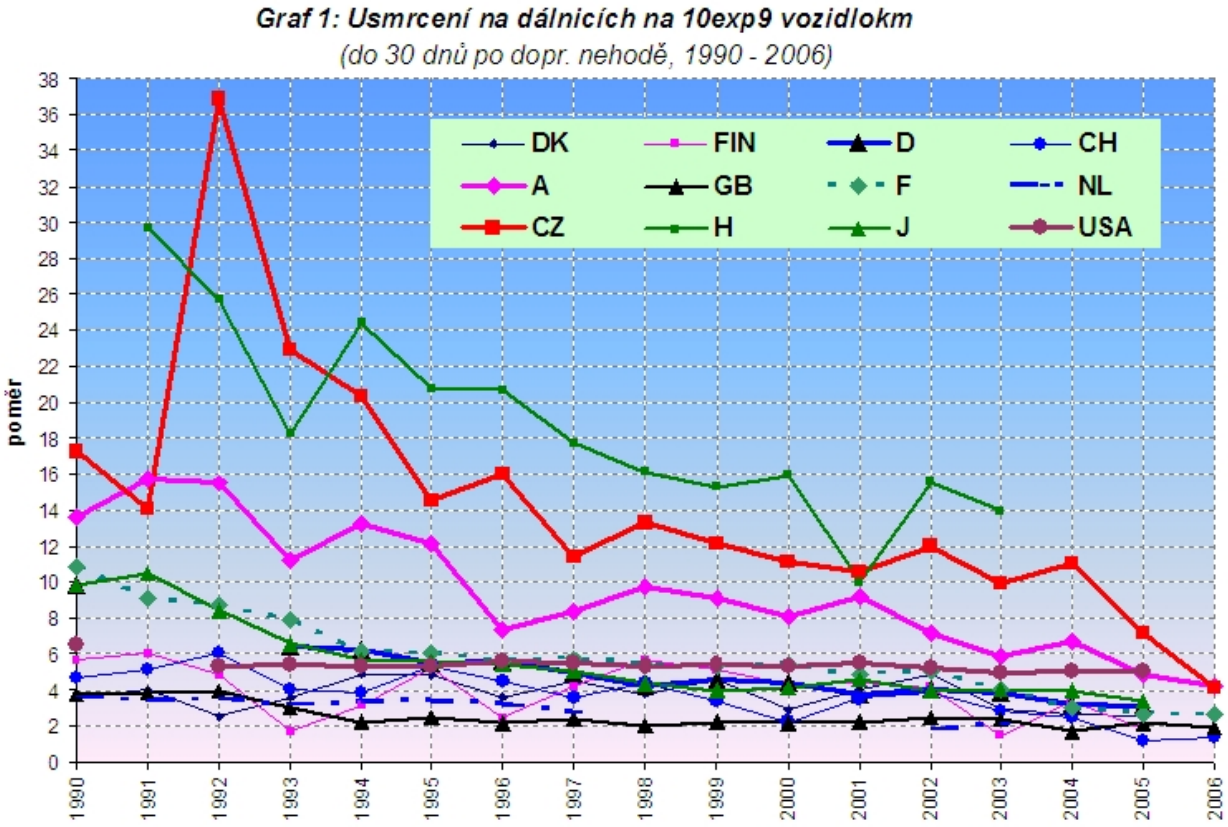
CDV CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU © *Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz*

Podíl užívání bezpečnostních pásů

Podíl řidičů osobních automobilů užívajících bezpečnostní pásy na dálnicích již ve většině vyspělých zemí v roce 2005 přesáhl hodnotu 90%: Francie 99%, Německo 98%, Švédsko 98%, ale také Slovinsko 95%, Portugalsko 94%, zatímco Rakousko udává 86%, Belgie 80% a Maďarsko pouze 77%. ČR v roce 2006 dosáhla hodnotu 98%.

Mezinárodní srovnání

Poznámka: Zdrojem dat pro následující grafy a tabulku je mezinárodní databáze dopravní nehodovosti IRTAD, Policejní prezidium ČR a ŘSD ČR.



Graf 1: Usmrcení na dálnicích na 10exp9 vozidlokm
(do 30 dnů po dopr. nehodě, 1990 - 2006)

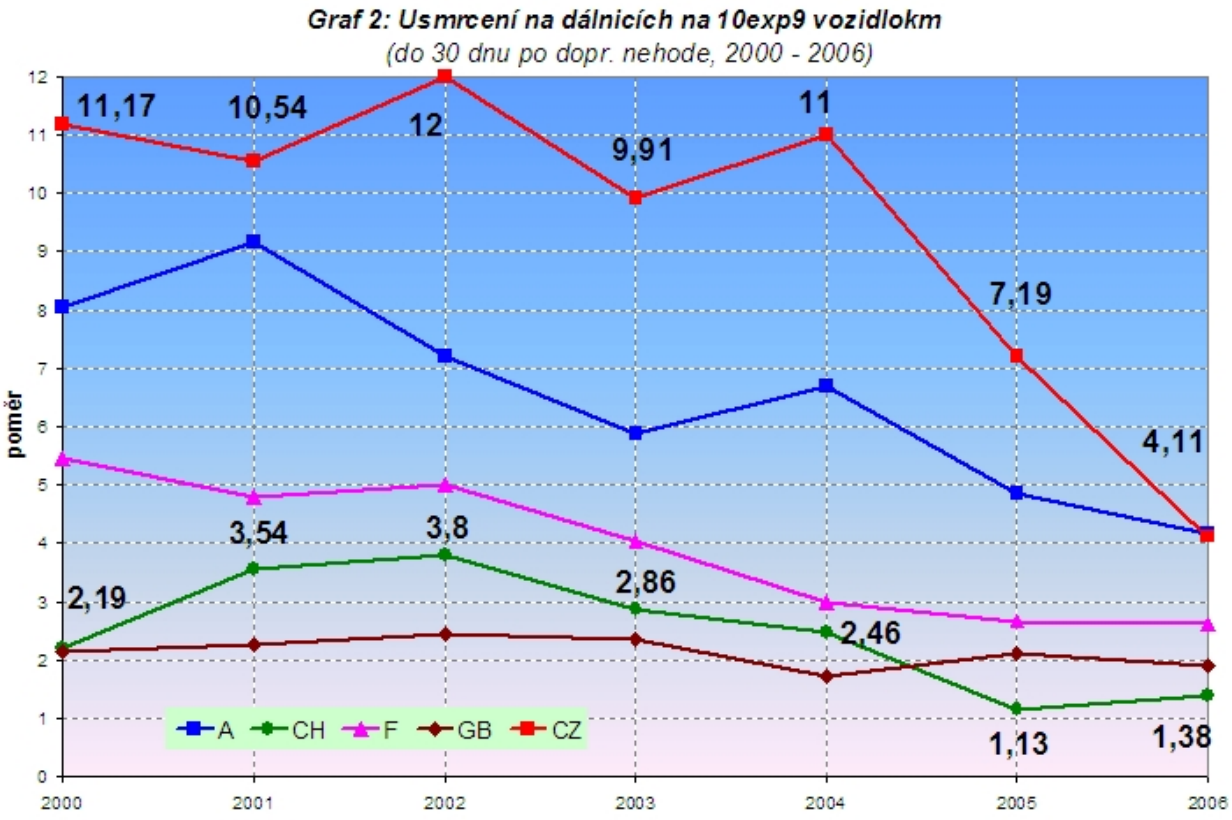
Graf 1 ukazuje vývoj nehodovosti na dálnicích v 10 evropských státech v letech 1990 až 2006 v závislosti na jízdní výkon. Pro srovnání bylo zde zařazeno navíc USA a Japonsko.

Průběh vývoje u ČR a extremně velký nárůst tohoto ukazatele v roce 1992 byl způsoben jevy popsanými dále u Grafu 4. V dalších letech pokračoval v ČR pokles tohoto ukazatele. V porovnání s ostatními uvedenými státy mělo však ČR hodnotu tohoto ukazatele stále **1,5 až 6 krát větší** (např. Švýcarsko v roce 2005 mělo hodnotu tohoto ukazatele 1,13, ČR v roce 2005 hodnotu 7,19). V roce 2006 ČR se poprvé přibližuje vyspělým státům. Uvážíme-li však velmi nepříznivý vývoj dopravní nehodovosti v ČR v roce 2007, není důvod k velkému optimismu.

více viz: Hloubková analýza mezinárodního srovnání dopravní nehodovosti v ČR

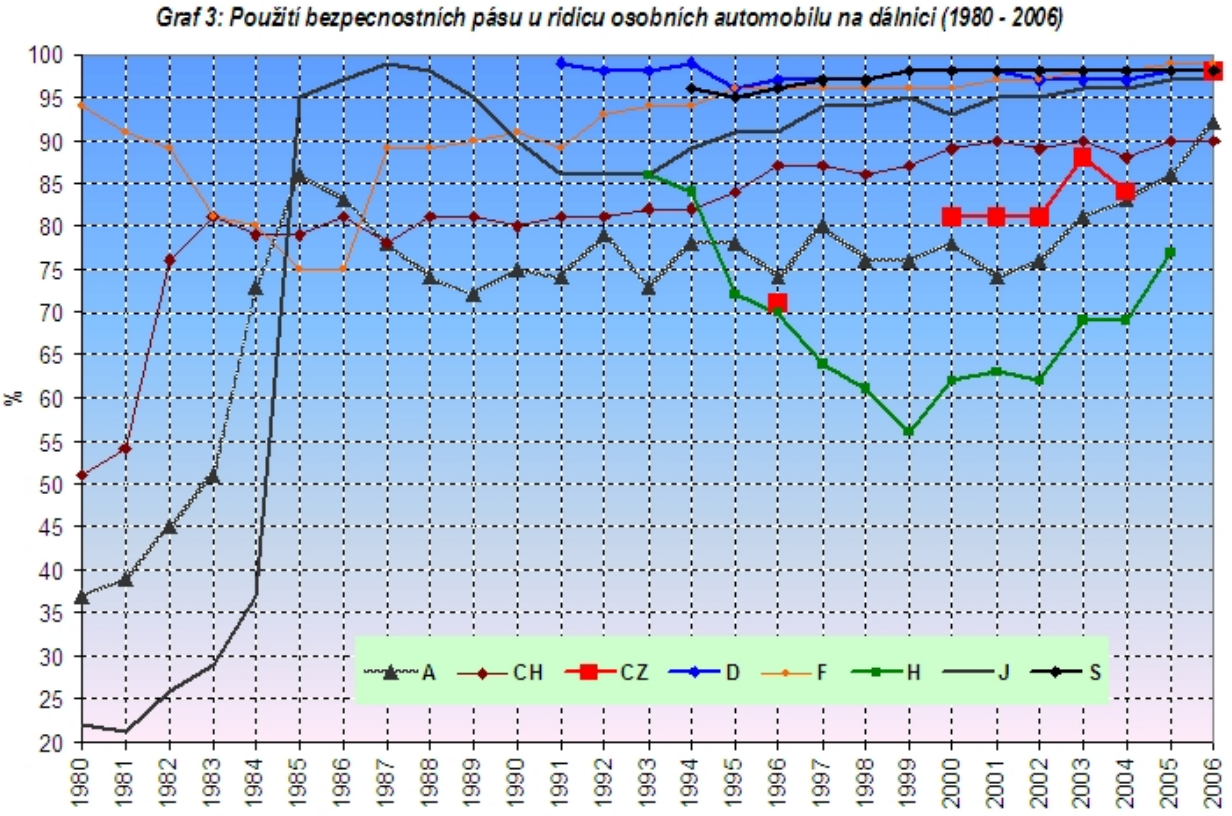
Z grafu je vidět velmi dobrý trend u všech vyspělých států.

Pozn.: Data pro rok 2006 jsou dostupná pouze pro některé státy.



Graf 2: Usmrcení na dálnicích na 10exp9 vozidlokm
(do 30 dnů po dopr. nehodě, 2000 - 2006)

Graf 2 dokumentuje uvedené závěry v Grafu 1 a ukazuje vývoj posledních 6 let.



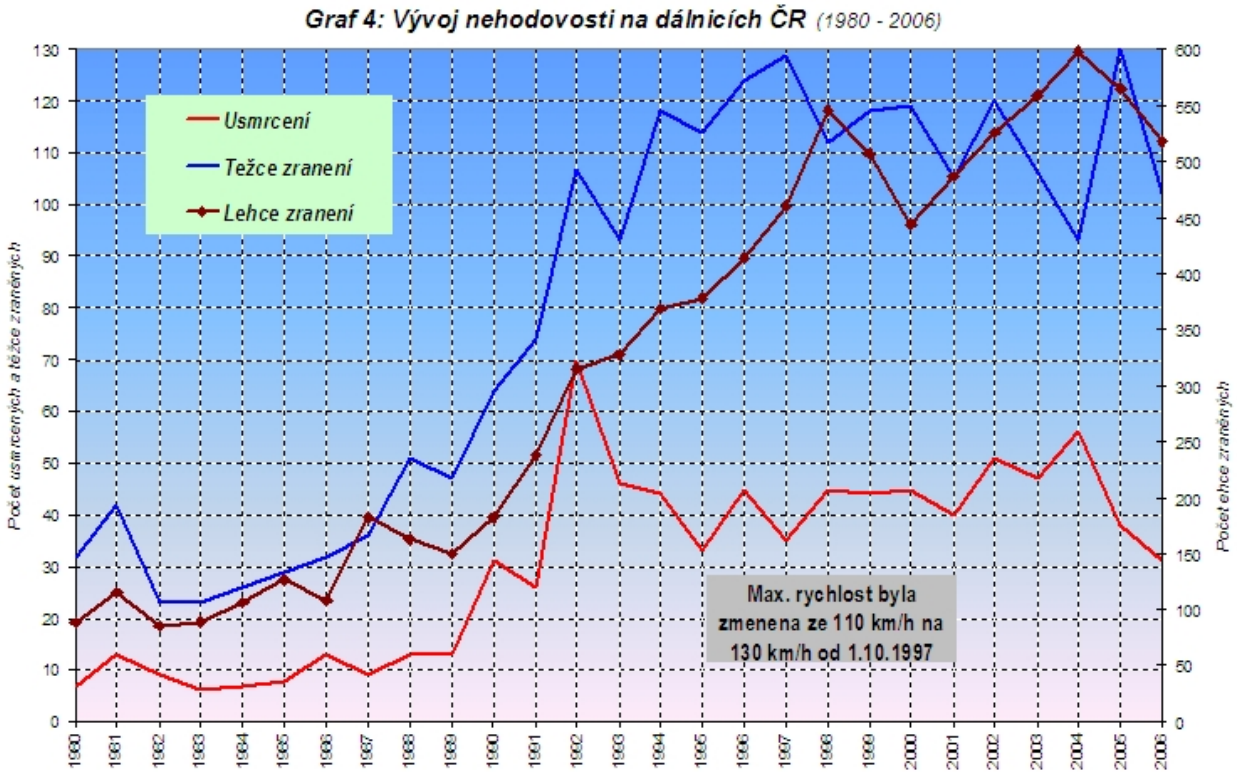
Graf 3: Použití bezpečnostních pásů u řidičů osobních automobilů na dálnici (1980 - 2006)

Zdroj: Databáze IRTAD

Graf 3 ukazuje stupeň poutání řidičů osobních vozů na dálnicích v několika evropských státech. U vyspělých států je procento poutání řidičů okolo 95 %, u nás bylo v nedávné minulosti asi o 10 – 15 % méně. V roce 2006 po mnoha kampaních ohledně BP a pak hlavně vlivem kampaně před zavedením bodového systému od 1.7.2006 jsme se přiblížili vyspělým státům. Stupeň poutání spolucestujících na předních i zadních sedadlech v ČR je však stále výrazně nižší než ve vyspělých státech.

více viz: Mezinárodní rozbor používání bezpečnostních pásů

Situace na dálnicích ČR



Graf 4: Vývoj nehodovosti na dálnicích ČR (1980 - 2006)

Zdroj: Policejní prezidium ČR; Počty usmrcených jsou do 24 hodin po nehodě

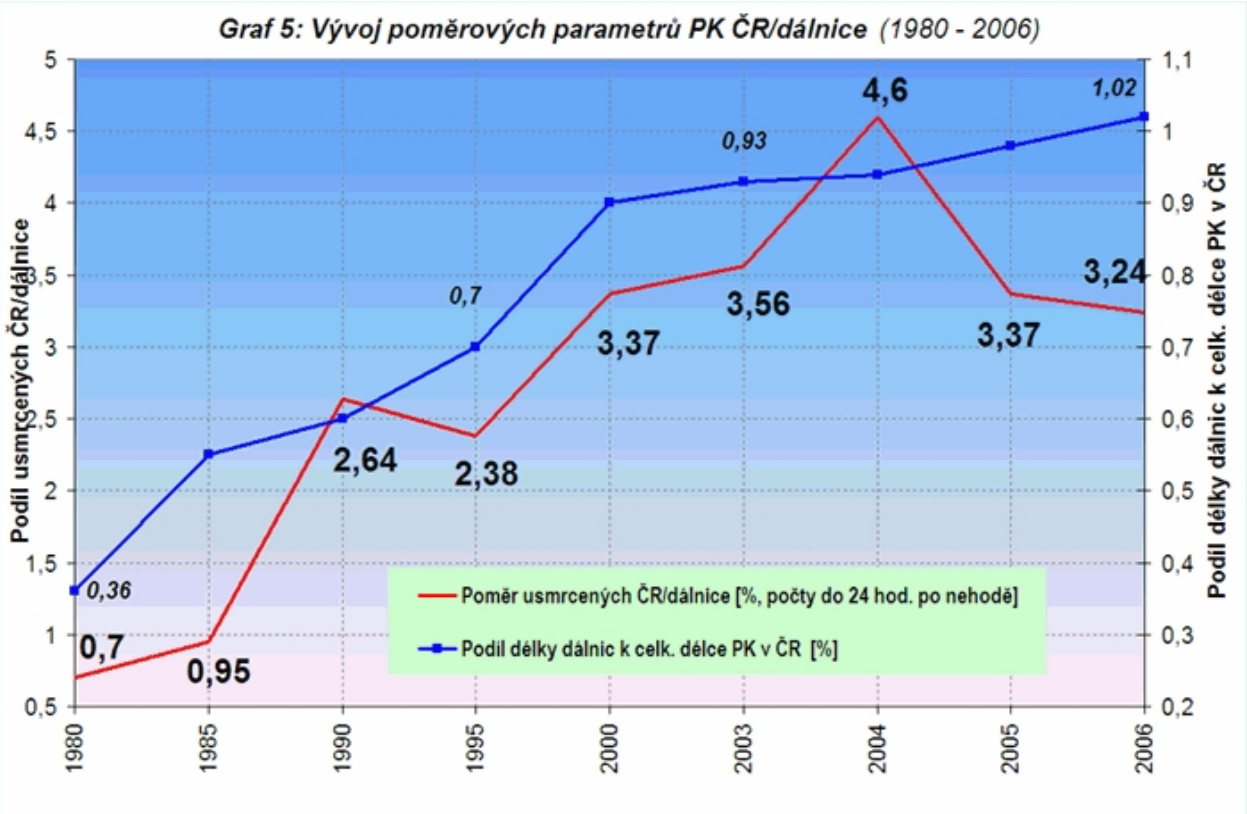
Graf 4 ukazuje vývoj nehodovosti na dálnicích ČR v letech 1980 – 2006. V období 1980 až 1989 počet usmrcených osob na dálnici byl v rozmezí **6 až 13 osob**.

Po změně politického režimu u nás v roce 1989 vlivem poklesu dohledu a restrikcí dopravní policie a tím i kázně řidičů (a samozřejmě i jiných příčin) vidíme extremně prudký nárůst počtu usmrcených **(v roce 1992 až na 70 osob!)**, těžce zraněných a také i počtů nehod. Počet usmrcených vlivem většího dohledu policie poklesl v dalších letech na hodnoty okolo 45 usmrcených za rok. Nyní v posledních letech je možno vidět opět nárůst počtů usmrcených osob (v roce 2004 na 56 osob), pak je patrný pokles (v roce 2005 na 38 usmrcených a v roce 2006 na 31 usmrcených osob).

Tyto stále vysoké počty usmrcených a zraněných na našich dálnicích jsou způsobeny především nepřiměřenými rychlostmi některých našich řidičů v posledních letech (dle dopravní situace, počasí, kondice a schopností řidiče, stavu vozidla atd.), neschopností řady lidí reagovat v kritických situacích a jejich nedostatečnou předvídavostí (otázka našich autoškol), agresivní jízdou, nedodržováním dopravních předpisů a samozřejmě i jinými faktory.

Přitom uvážíme-li, že v poslední době se výrazně zlepšila poúrazová péče, záchranná služba a spojení

(dobře fungující letecká záchranná služba „KRIŠTOF“ , velmi rychlé a vybavené sanitní vozy, mobilní telefony atd.), situace se nijak podstatně nelepší. To plně odpovídá tomu, co bylo uvedeno výše o agresivitě, nekázni a nepřiměřených rychlostech některých našich řidičů v posledním období. **Když takový řidič způsobí dopravní nehodu, potom její následky jsou katastrofální. Časté záběry totálně zničených aut v televizi to potvrzují.**



Graf 5: Vývoj poměrových parametrů PK ČR/dálnice (1980 - 2006)

Graf 5 ukazuje podíl délky dálnic k celkové délce pozemních komunikací (PK) ČR. V roce **1980 byl asi 0,36 %, v roce 2006 asi 1 %.** Tzn. že délka dálnic ČR je v roce 2006 asi jen 1 % všech pozemních komunikací. Dále tento graf ukazuje podíl usmrcených na dálnicích k celkovému počtu usmrcených na PK ČR.

V roce 1980 byl tento podíl asi 0,7 %, dále do roku 2004 je vidět celkem lineární prudký růst na hodnotu 4,6, pak tento poměr klesá na hodnotu 3,24 v roce 2006. Možno vypozorovat že podíl délky dálnic k celkové délce PK je přibližně lineární, podíl usmrcených na dálnicích k celkovému počtu usmrcených v ČR přibližně kopíruje nehodovost v celé ČR, tzn. prudký růst po roce 1990 a nyní pokles.

Délka dálnic	asi 2,8 x
Dopravní výkony [mil. vozkm]	asi 8,3 x
Počet usmrcených	asi 4,4 x
Počet těžce zraněných	asi 3,2 x
Počet lehce zraněných	asi 6 x
Počet nehod	asi 11 x

Tab 1 ukazuje nárůst hlavních ukazatelů dálnic ČR v letech 1980 – 2006. Je zde patrný nárůst počtů usmrcených asi 4,4 x (1980 celkem 7 osob, 2006 celkem 31 osob, v roce 1992 zemřelo na našich dálnicích 70 osob a tento nárůst byl10 x), lehce zraněných asi 6 x, a počtů nehod více než 11 x . Přitom délka dálnic se za uvedené období prodloužila asi 2,8 x a dopravní výkon vzrostl asi 8,3 x.

Další informace

Pro ucelenou představu o evropských dálnicích (maximálních povolených rychlostech, pokutách, stopování, povoleném stupni alkoholu, šetření nehod atd.) uvádíme další informace:

- nejvyssi-dovolene-rychlosti-pro-osobni-automobily-v-nekterych-ev
- http://auto.centrum.sk/lat/dovolena.phtml?info=2

© Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz