Hloubková analýza mezinárodního srovnání dopravní nehodovosti v ČR

Publikováno: 7. 3. 2007

Úvodem

Tento článek je zaměřen na velmi aktuální problémy na našich silnicích. Pojal jsem ho v poněkud širší podobě, poněvadž se domnívám, že otázky bezpečnosti na pozemních komunikacích (dále **PK**) v ČR je potřeba rozebrat v kontextu mezinárodního pohledu, abychom mohli objektivně posoudit skutečný stav v naší republice.

Pro celkový přehled o stavu nehodovosti na PK v ČR provedu krátký rozbor vývoje dopravní nehodovosti v ČR[1]. Pak tento rozbor rozšířím o srovnání se zahraničím.

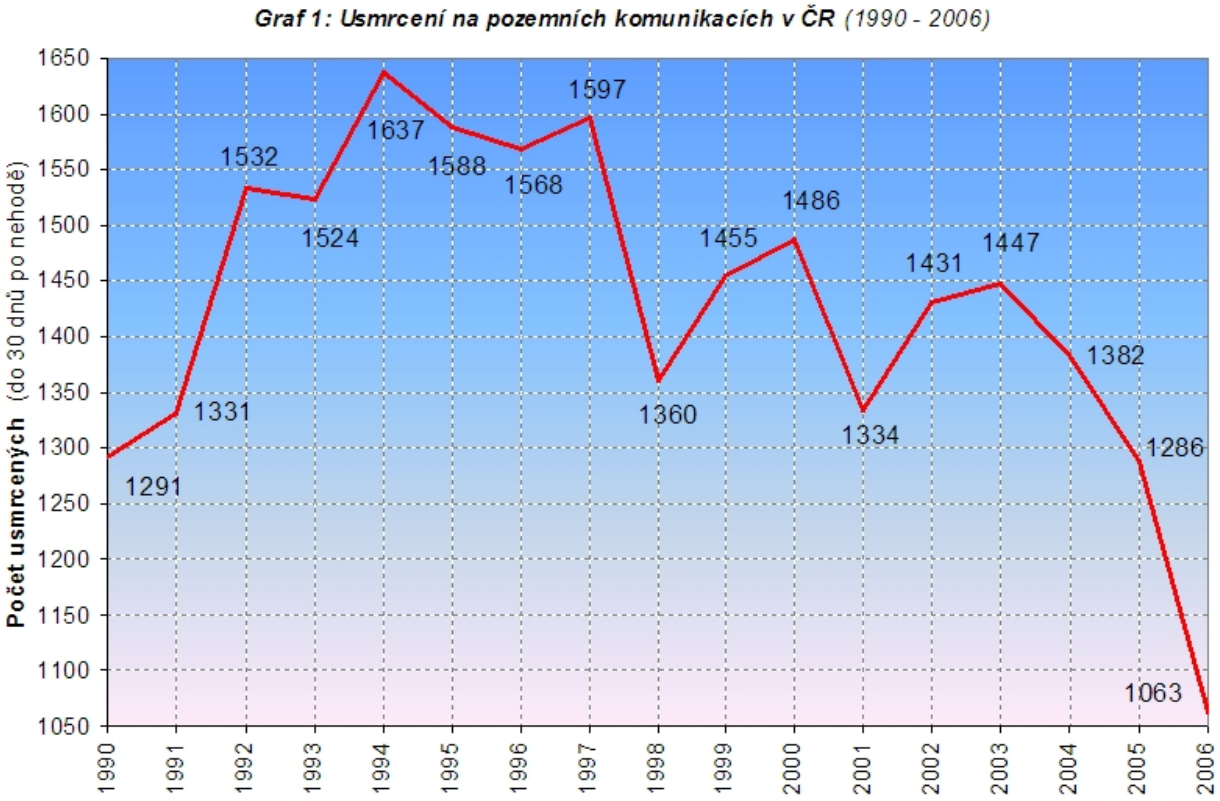
V článku[2] se chci zaměřit na hlavní příčiny negativního vývoje dopravní nehodovosti na PK v ČR a poukázat na některé možnosti nápravy.

Rozbor dopravní nehodovosti v ČR

Parametry dopravní nehodovosti dosahují v ČR rekordních hodnot a zatím není velká naděje na výraznější obrat k lepšímu. Na českých silnicích zemřelo od začátku roku 1990 do konce roku 2006, tzn. za posledních 17 let, **24312 lidí** (do 30 dnů po dopravní nehodě), **tedy v průměru každý rok v tomto období zemřelo na silnicích 1430 lidí!**. Celospolečenské ztráty v důsledku dopravních nehod se pohybují nyní ročně okolo padesáti miliard korun.

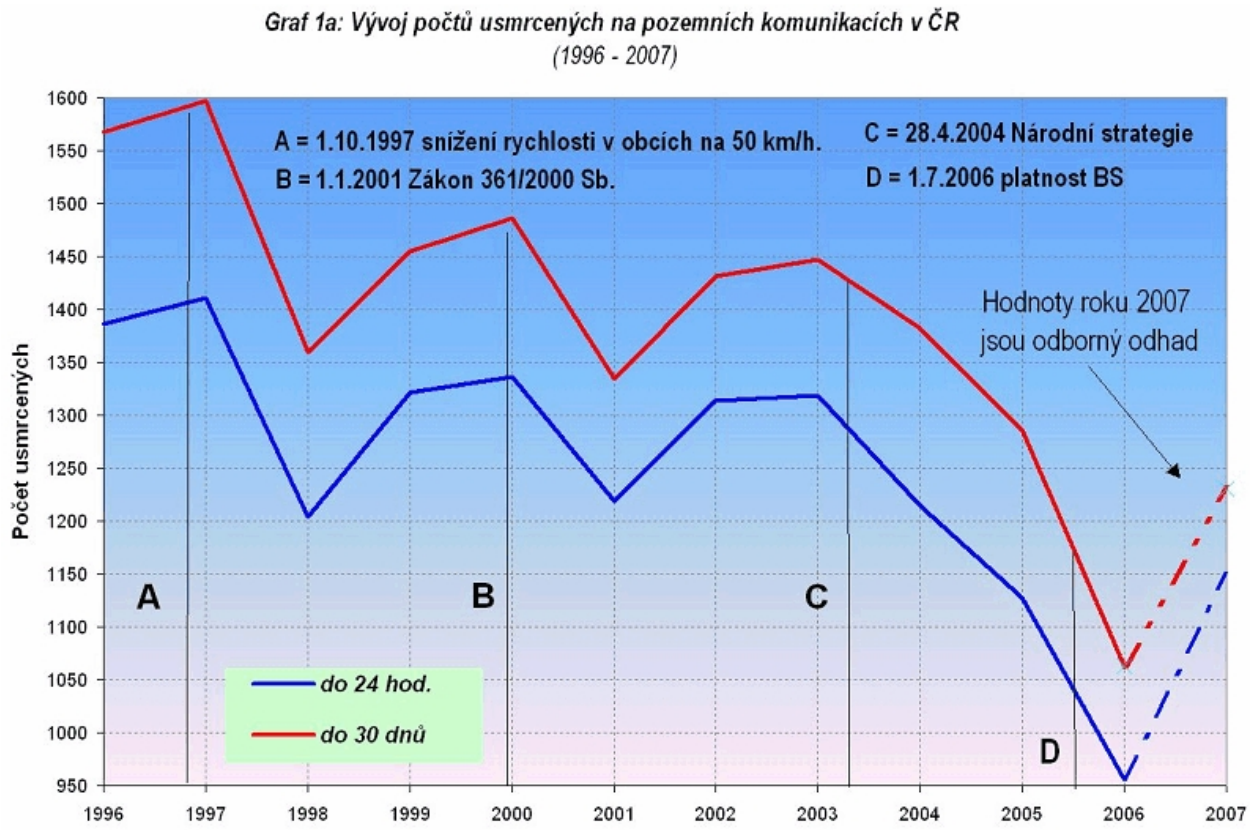
Naše republika se již několik let drží mezi státy s nejhoršími výsledky v oblasti dopravní nehodovosti na PK, v některých obdobích byla dokonce na posledním místě států OECD. Proto není vůbec důvod k nějakému velkému optimismu. Tyto skutečnosti potvrzuje několik následujících grafů.

© Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz



Graf 1: Usmrcení na pozemních komunikacích v ČR (1990 - 2006)

Na **Grafu 1** vidíme obrovský nárůst počtů usmrcených v silničním provozu po „sametové revoluci“. Bylo to způsobeno mnoha různými faktory, jako např. poklesem policejního dohledu a restrikcí, dovozem ojetých rychlých vozidel, nárůstem dopravy, zhoršení kázně řidičů, nekvalitní výchova mladých řidičů v autoškolách atd. Především nedostatek policejního dohledu měl vliv na velké množství nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí, kde následky jsou obvykle tragické. V roce 1994 se počty usmrcených vyšplhaly až na neuvěřitelných **1637** usmrcených osob. Byl to neudržitelný stav, který se naštěstí dále uvedenými kroky (hlavní jsou uvedeny v následujícím **Grafu 1a** podařilo postupně zlepšovat. Pozitivní trend na **Grafu 1** se zdá velmi dobrý, avšak jak uvádím dále, není doposud žádný důvod k velkému optimismu.



Graf 1a: Vývoj počtů usmrcených na pozemních komunikacích v ČR
(1996 - 2007)

Graf 1a znázorňuje období 1996 až 2007[3] s vývojem následků nehodovosti *(usmrcení do 30 dnů a do 24 hod.)* a s vyznačením implementace důležitých opatření v politice bezpečnosti provozu na PK.

Hlavní kroky (uvedené na Grafu 1a) pro zlepšení neutěšené dopravní nehodovosti byly následující:

- A = 1.10.1997 - snížení rychlosti v obcích na 50 km/hod.
- B = 1.1.2001 - Zákon 361/2000 Sb.
- C = 28.4.2004 - Národní strategie bezpečnosti silničního provozu
- D = 1.7.2006 - platnost bodového systému (dále BS)

více viz:

- Bodový systém hodnocení řidičské praxe
- Hodnocení českého bodového systému po roce fungování
- Bodový systém - charakteristika

Je zřejmé, že každé zavedené opatření má za následek pokles počtu usmrcených, který však není trvalý a celkem brzy se účinnost opatření vyčerpá. Po přijetí Národní strategie bezpečnosti silničního provozu pokračoval příznivý vývoj po několik následujících let. V případě zavedení bodového systému byl však tento pozitivní efekt poměrně krátkodobý. Bodový systém jako komplexní opatření přineslo výrazné, i když krátkodobé zlepšení parametrů nehodovosti, po nichž následovalo opět určité zhoršení.

V roce 2007 lze předpokládat výrazné zhoršení oproti roku 2006. Pro dokreslení tohoto tvrzení uvádím dále malé výběry z informace Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR o nehodovosti na PK České republiky za leden až srpen 2007.

Policie ČR za 8 měsíců letošního roku šetřila celkem 117 582 nehod na pozemních komunikacích, při kterých bylo 714 osob usmrceno, 2 657 osob těžce zraněno a 16 993 osob zraněno lehce. Odhadnutá hmotná škoda policií na místě nehody je 5, 437 mld. Kč. Porovnání hodnot základních ukazatelů

oproti období leden až srpen 2006 je následující:

Nárůst zaznamenáváme v kategorii:

- počet usmrcených o **128 osob**, tj. o **21,8%**
- počet těžce zraněných o 61 osob, tj. o 2,3%
- počet lehce zraněných o 1 363 osob, tj. o 8,7%.

Pokles zaznamenáváme pouze v kategorii:

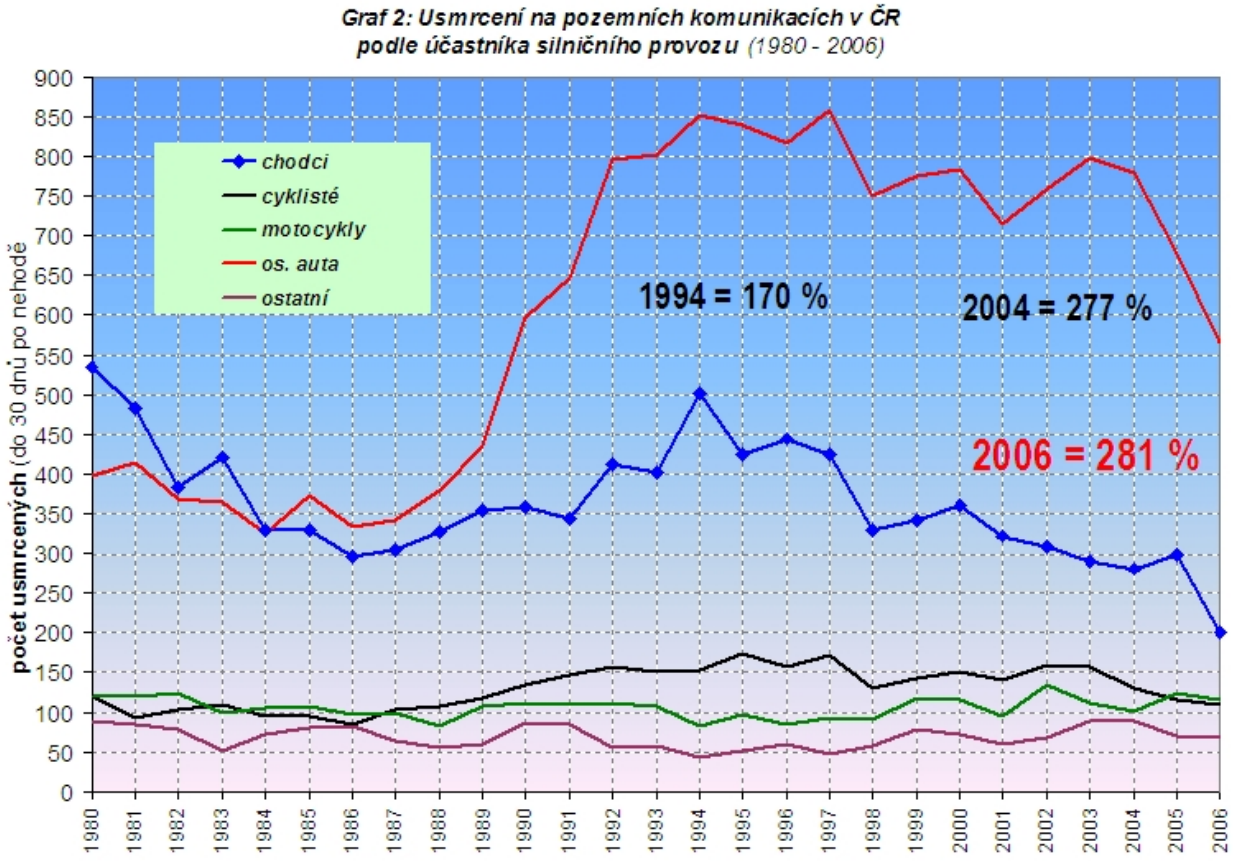
- počet nehod o 10 292 nehod, tj. o 8,0%
- odhad hmotné škody o 807,9 mil. Kč tj. o 12,9%.

Vývoj základních ukazatelů následků nehod je velmi nepříznivý, a to i přes snížení celkového počtu nehod. To potvrzuje i druhý největší meziroční nárůst počtu usmrcených (o 128 osob, tj. o 21,8%) od roku 1990.

Hlavní příčina nehody období leden až srpen 2007	Počet nehod	t.j. %	Počet usmrcených	t.j. %	Rozdíl usmrcených
Nepřiměřená rychlost	14 606	13,6	306	49,2	42

Nejvíce usmrcených osob nadále patří nehodám zaviněných nepřiměřenou rychlostí jízdy (13,6 %), při kterých zemřelo 306 osob, tj. bezmála polovina z celkových následků nehod řidičů motorových vozidel (49.2 %).

U všech hlavních příčin zaznamenáváme zvýšení počtu usmrcených osob, u nepřiměřené rychlosti jízdy o 15,9% (oproti stejnému období roku 2006, tzn. o 42 osob – viz tabulka 1)[4].



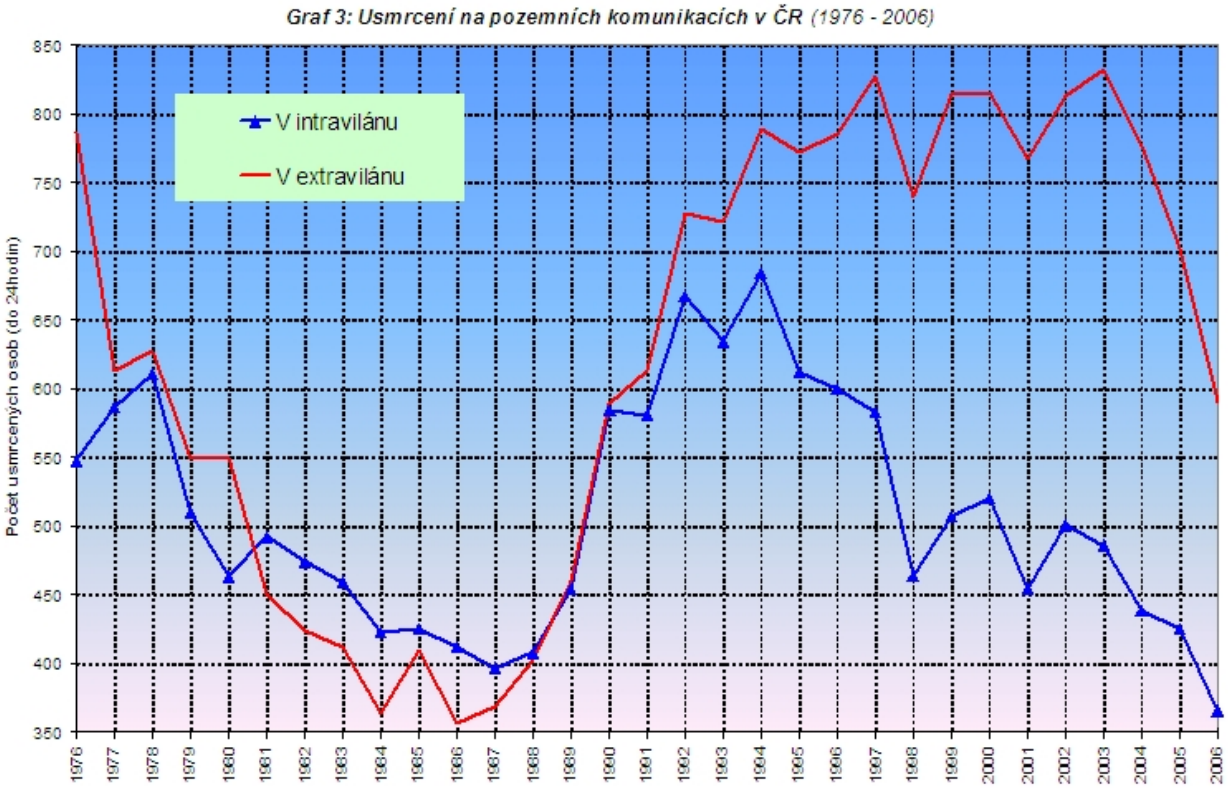
Graf 2: Usmrcení na pozemních komunikacích v ČR podle účastníka silničního provozu (1980 - 2006)

Graf 2 ukazuje počty usmrcených na pozemních komunikacích v ČR podle účastníka provozu na PK (1980 - 2006). Je známo, že skupina usmrcených řidičů a pasažérů v osobních vozech a skupina usmrcených chodců patří mezi největší v počtu usmrcených osob v silničním provozu. Celkově tyto skupiny v letech 1980 - 2006 v ČR zahrnují 62 - 83 % z celkového počtu usmrcených osob. Z grafu je také zřejmé, že u ostatních účastníků silničního provozu je vývoj počtu usmrcených v celém období uvedeném na grafu poměrně stabilní.

Když u tohoto grafu uděláme podrobnější rozbor, tak vidíme, že do roku 1984 byly počty usmrcených chodců větší než řidičů a pasažérů osobních aut. Po roce 1989 vlivem dříve zmíněných příčin nastal obrovský růst usmrcených řidičů a pasažérů osobních aut.

V roce 1994, kdy byly největší počty usmrcených osob na pozemních komunikacích v ČR, zemřelo 502 chodců a 853 řidičů a pasažérů osobních aut, což činilo **169,9 %** počtů usmrcených chodců. Za 10 let, tj. v roce 2004 na PK v ČR zemřelo 281 chodců a 779 řidičů a pasažérů osobních aut, což již činilo **277,2 %** počtů usmrcených chodců (**tzn. za 10 let nárůst tohoto % poměru o více než 100 %!**). **V roce 2006 byl již nárůst na 281 %. Z těchto čísel je více než zřejmé hrozivé narůstání těchto poměrových počtů usmrcených osob v osobních automobilech oproti počtům usmrcených chodců.**

Z tohoto důvodu je nutno dopravně – bezpečnostní práci nejvíce zaměřit na skupinu řidičů osobních automobilů, která je stále více nejrizikovější. Pokud se nepodaří tento trend zvrátit, nemůže ČR patřit mezi vyspělé státy v oblasti bezpečnosti na PK.



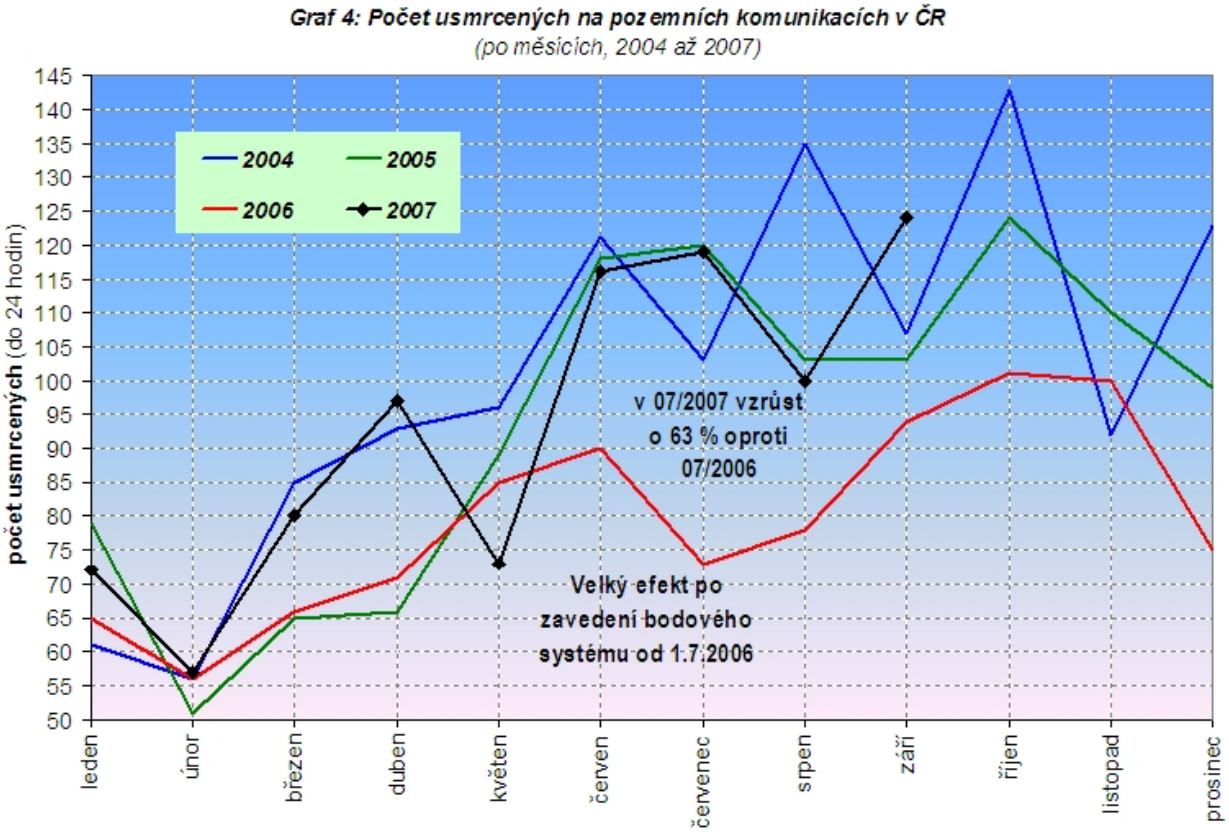
Graf 3: Usmrcení na pozemních komunikacích v ČR (1976 - 2006)

Graf 3 ukazuje vývoj počtu usmrcených osob v extravilánu a intravilánu. V letech 1978 – 1990 měly křivky usmrcených osob v intravilánu a extravilánu v ČR téměř totožný průběh. Po roce 1990 vlivem výše uvedených faktorů a vlivů (nepřiměřených rychlostí, nekázně, agresivní jízdy a samozřejmě i jiných) je patrný obrovský nárůst usmrcených osob v extravilánu. Např. v roce 2000 zahynulo v intravilánu 520 osob, zatímco v extravilánu 816 osob (což je **157 %** hodnoty v intravilánu), v roce 2004 zahynulo v intravilánu 438 osob, zatímco v extravilánu 777 osob (což je již **177 %** hodnoty v intravilánu!). V roce 2006 to bylo **161 %**.

Je vidět že „nůžky jsou stále velmi rozevřené“ především díky nepřiměřeným rychlostem na našich komunikacích. Toto zjištění by mělo vést k urychlenému jednání všech orgánů zodpovědných za bezpečnost silniční dopravy..

Naopak v intravilánu můžeme pozorovat velmi pozitivní vývoj, který byl úspěšně nastartován následujícími opatřeními:

- Rychlostní limit byl od 1.10.1997 změněn z 60 km/hod. na 50 km/hod.
- Realizace mnoha zklidňovacích opatření zaměřených na nejzranitelnější účastníky silničního provozu tzn. chodce. Zde jde především o kvalitní přechody, zužování komunikace, instalace ostrůvků, prahů pro snížení rychlosti, výstavba okružních křižovatek atd.
- Omezování rychlosti v rizikových místech (školy atd.)
- Intenzivnější dohled dopravní policie
- Zlepšená dopravní výchova na školách
- Zkvalitnění dopravního značení atd.



Graf 4: Počet usmrcených na pozemních komunikacích v ČR
(po měsících, 2004 až 2007)

Graf 4 ukazuje vývoj počtů usmrcených na pozemních komunikacích v ČR (po měsících, 2004 až 2007). Na tomto grafu je velmi dobře vidět značný pozitivní vliv kampaně před zavedením BS od 1.7.2006. Jak již uvádím u popisu Grafu 1a, v případě zavedení BS byl však tento pozitivní efekt poměrně krátkodobý. V roce 2007 lze proto předpokládat výrazné zhoršení. Na Grafu 4 je to vidět hlavně v letních měsících 2007. V červenci 2007 byl zaznamenán vzrůst počtů usmrcených o **63 %** oproti červenci v roce 2006. Tento letošní vývoj lze do značné míry přičíst negativním kampaním, nedostatečnému policejnímu dohledu na rizikových lokalitách, zpochybňování významu a účinnosti bodového systému atd. Mnozí řidiči ho následkem toho po počátečním ukáznění přestali brát příliš vážně.

Pozn.: Konečná čísla počtu usmrcených v měsíci září 2007 ukazují na pokračující velmi nebezpečný trend vývoje nehodovosti v tomto roce. Počet **124 usmrcených** v září letošního roku je **nejvyšší za**

uvedené 4 roky (viz aktualizovaný Graf 4) a oproti loňskému září je počet usmrcených vyšší o 30 osob!.

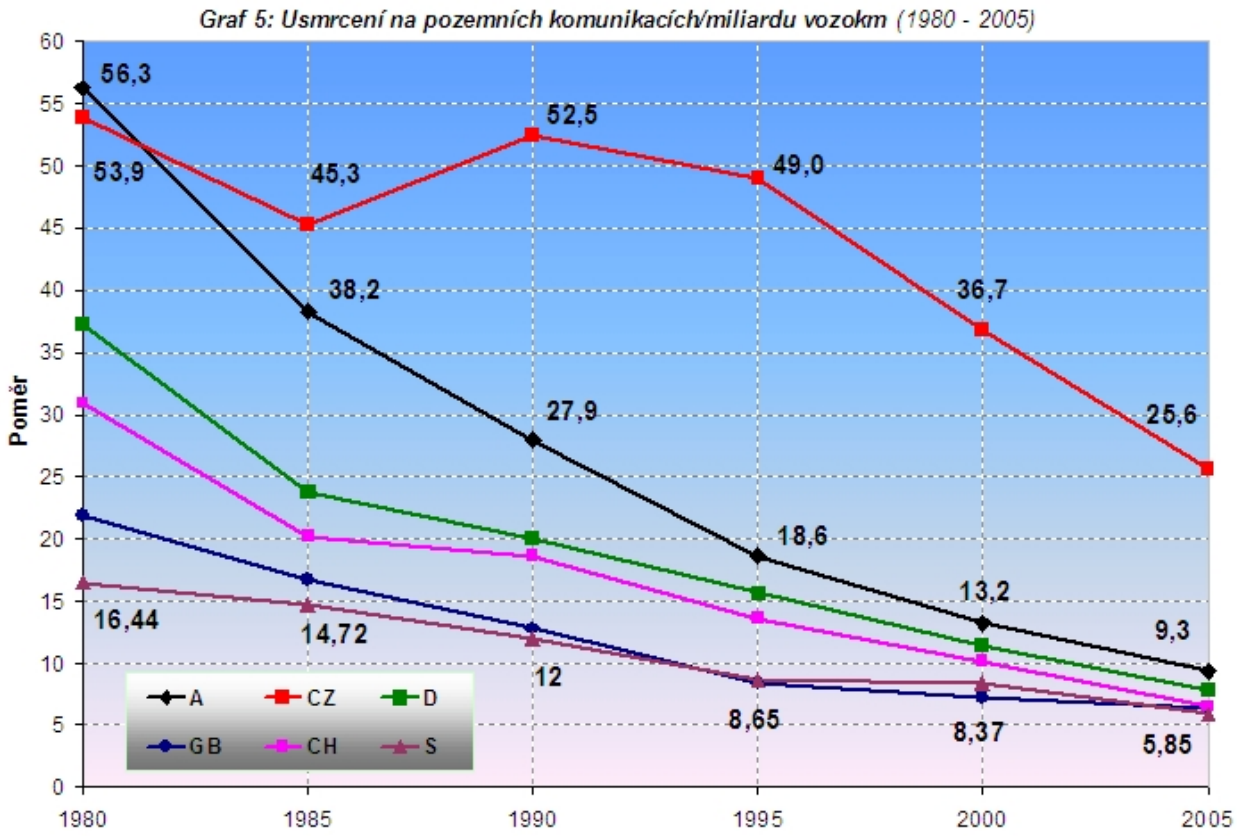
Závěr k vývoji dopravní nehodovosti v ČR

I přes pozitivní vývoj v počtech usmrcených je možno z uvedených grafů udělat následující závěry:

- Hlavní rizikovou skupinou účastníků silničního provozu jsou stále více řidiči a pasažéři osobních vozidel
- Vlivem vzrůstající nekázně a agresivity řidičů osobních vozů a hlavně vlivem nepřiměřených rychlostí (a samozřejmě i jiných) je velký podíl smrtelných nehod převážně v extravilánu. Proto je nutné zaměřit policejní dozor a realizaci stavebně technických opatření hlavně na riziková místa v extravilánu.
- V roce 2007 došlo i po zavedení bodového systému od 1.7.2006 k výraznému zhoršení dopravní nehodovosti na PK.

Analýza dopravní nehodovosti ČR ve srovnání se zahraničím

Na základě rozboru dat z mezinárodní databáze nehodovosti IRTAD, kterou CDV průběžně zpracovává za naši republiku a je zde reprezentantem České republiky, je možno porovnat trendy v dopravní nehodovosti v jednotlivých zemích.

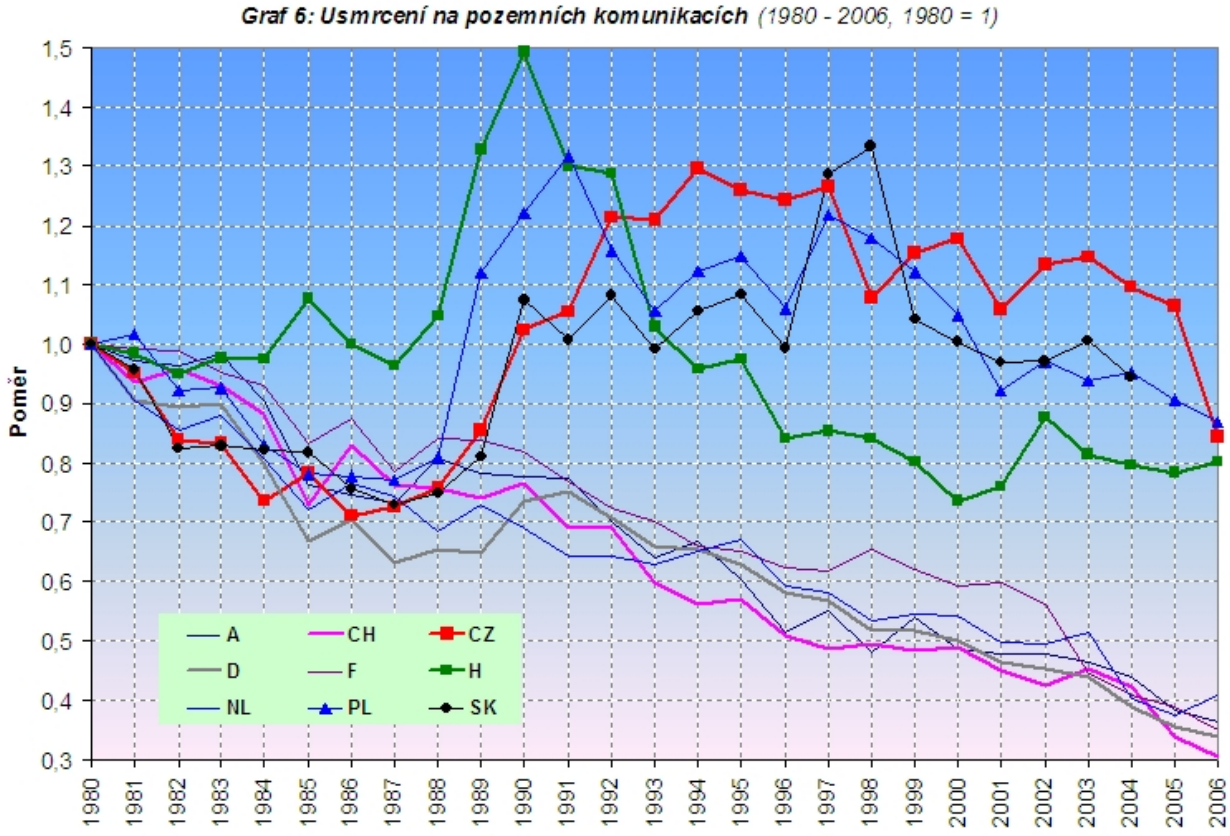


Graf 5: Usmrcení na pozemních komunikacích/miliardu vozokm (1980 - 2005)

Graf 5 vyjadřuje poměr usmrcených osob na PK/miliardu vozidlokm (1980 - 2005), tzn. vývoj poměru usmrcených na PK na jízdní výkon (10exp9 vozidlokm) v letech 1980 – 2005. [5]

Tento graf dokazuje , že v situace v naší republice je opravdu velmi vážná. I když se zdá, že vývoj posledních let u nás má pozitivní tendenci, vyspělé státy s vysokými jízdními výkony mají tento ukazatel mnohem menší než ČR.[6] Z grafu je patrné, že vyspělé státy mají v roce

2005 v průměru asi 1/3 naší hodnoty tohoto ukazatele (Velká Británie a Švýcarsko dokonce méně než 1/4).



Graf 6: Usmrcení na pozemních komunikacích (1980 - 2006, 1980 = 1)

Graf 6 znázorňuje usmrcení na PK v letech 1980 – 2006 při stanovení 1980 = 1.

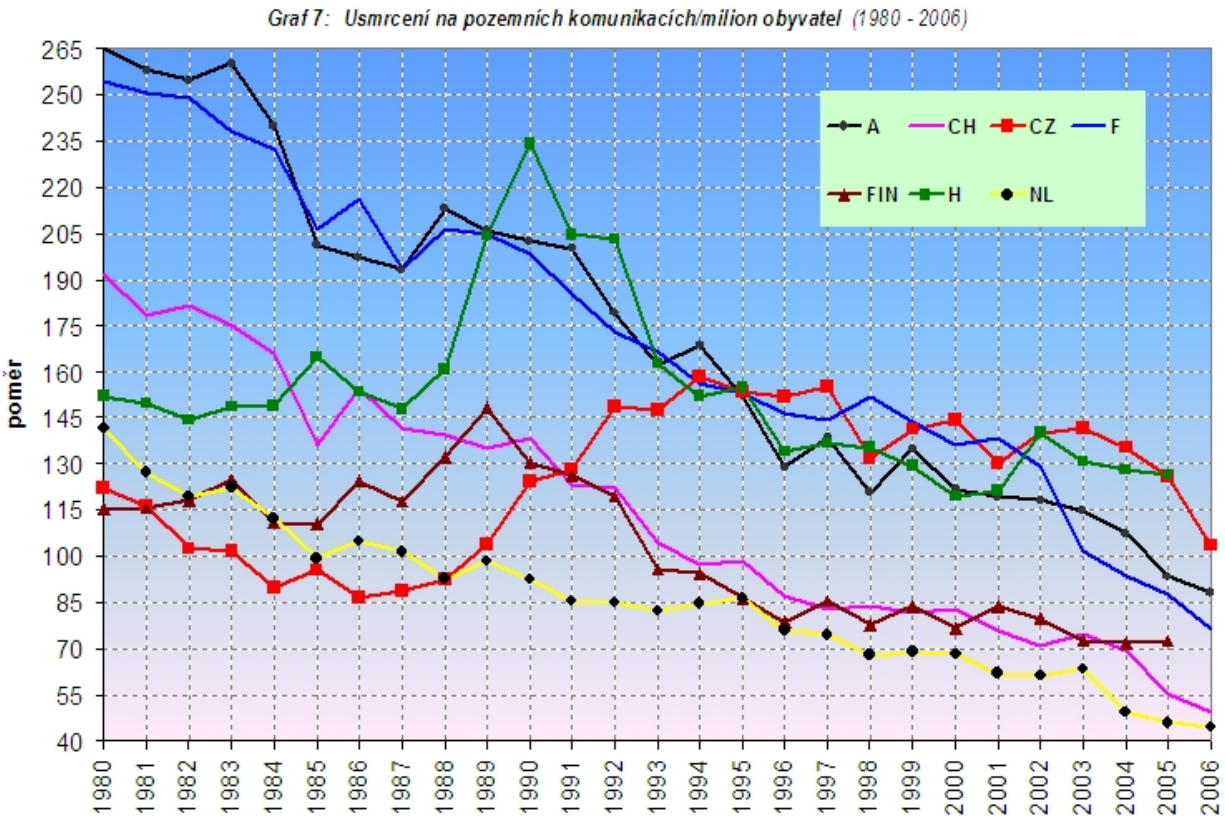
Po změnách společenského zřízení v druhé polovině roku 1989 se ve všech postkomunistických státech rapidně zhoršily prakticky všechny parametry a ukazatele bezpečnosti obecně, mimojiné i dopravní bezpečnosti. Hlavní příčiny jsem uvedl výše.

Tento graf ukazuje vývoj dopravní nehodovosti u některých bývalých východních států a 5 vyspělých států s pozitivním vývojem dopravní nehodovosti. Je zde vidět výše zmíněný prudký růst počtů usmrcených osob po roku 1989 v ČR, Maďarsku, Polsku a Slovensku. U všech těchto států mimo naši republiku je v dalším vývoji vidět poměrně znatelný pokles nehodovosti v dalších letech. Naše republika měla dle uvedeného grafu nejhorší vývojový trend (do roku 2005), v roce 2006 se však u všech východních států tyto hodnoty celkem vyrovnaly. Uvážíme-li však negativní vývoj v ČR v roce 2007, tak není opět důvod k velkému optimismu.

U 5 západních států, které mají dobrou bezpečnost na PK, je vidět velmi dobrý trend v celém uvedeném časovém období. Pokles od roku 1980 do roku 2006 mají tyto státy na hodnoty v rozmezí od 34 % (Německo) do 36 % (Rakousko). Výrazný pokles počtů usmrcených na pozemních komunikacích byl v posledním období zaznamenán také např. ve Francii (v roce 1998 hodnota 65,2 % z roku 1980, v roce 2006 již jen 35 % hodnoty roku 1980). Ve Francii byl mj. zaveden nový automatizovaný systém registrace dopravních přestupků a placení pokut, který také výrazně ovlivnil chování řidičů a dopomohl ke snížení počtů usmrcených osob (více viz webové stránky CDV).

Podíváme-li se na statistická čísla, tak Francie v roce **1980 měla 13499** usmrcených na PK, v roce 1990 měla 11215 usmrcených, v roce 1998 pak 8918 usmrcených, a konečně v roce **2006 celkem 4709** usmrcených osob, což je méně než polovina hodnoty z roku 1990 a skoro **1/3 hodnoty z roku 1980!** Tento výrazný úspěch ve Francii svědčí o promyšlené a koordinované práci všech, kteří mají na

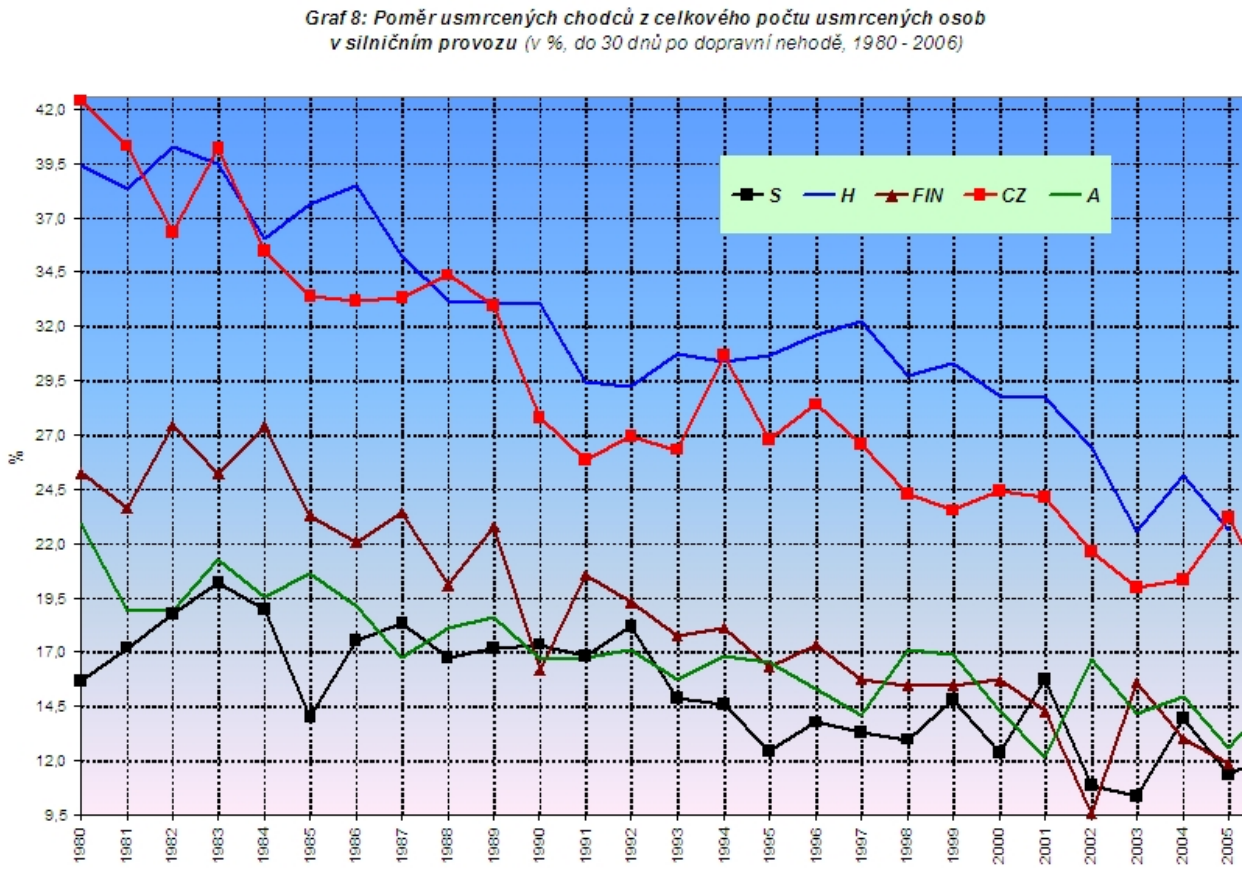
starosti dopravní bezpečnost.



Graf 7: Usmrcení na pozemních komunikacích/milion obyvatel (1980 - 2006)

Graf 7 znázorňuje poměr usmrcených osob na PK na milion obyvatel (do 30 dnů po dopravní nehodě, 1980 - 2006). **V letech 1982 až 1987 jsme byli v tomto parametru nejlepší, nyní jsme s Maďary nejhorší.** I tento graf tedy dokazuje velmi špatné postavení ČR. Např. Nizozemí má v roce 2006 tento poměr téměř 3 krát menší než ČR.

Z grafu je patrný výrazný úspěch ve zlepšování dopravní bezpečnosti v Rakousku (1980 mělo nejvíce) a Francii (hlavně v posledních 5 letech). Více u popisu Grafu 6.



Graf 8: Poměr usmrcených chodců z celkového počtu usmrcených osob v silničním provozu (v %, do 30 dnů po dopravní nehodě, 1980 - 2006)

Graf 8 znázorňuje poměr usmrcených chodců z celkového počtu usmrcených osob na PK (v %, do 30 dnů po dopravní nehodě, 1980 - 2006). Je zde znázorněn vývoj této závislosti u ČR, Maďarska a 3 vyspělých západních států. Zatímco v roce 1980 tento poměr ve vyspělých státech představoval v průměru 15 až 25 procent (u nás 42,3 %), v roce 2006 byl tento podíl u vyspělých zemí v průměru okolo 14 procent, u nás 19 %. I když by se mohlo zdát, že u nás je tento trend velmi pozitivní, stále však je v ČR úmrtnost chodců na silnicích větší než ve vyspělých státech. K pozitivnímu vývoji v této oblasti v ČR přispěly hlavně opatření popsaná u Grafu 3.Tato a také jiná opatření vedla v posledních letech k výraznému poklesu počtu usmrcených chodců v ČR. Je však ještě mnoho okruhů činností, které je nutno v této oblasti bezpečnosti chodců zlepšovat. Jen se zmíním o některých nedokonalých přechodech pro chodce (i když situace se u nás v posledním období podstatně zlepšuje), nedostatečné osvětové výchově, malé kázni chodců, ale především agresivní jízdě a nepřiměřených rychlostech v intravilánu u mnoha řidičů. Když řidič před označeným přechodem jede rychlostí 60 km/hod (a často i vyšší), pak nemůže zabránit střetu s chodcem, který vstoupí do vozovky. V západních zemích není zdaleka tak agresivní vztah mezi řidiči a chodci. Chodci jsou také děti a staří lidé a ti jsou velmi zranitelní a potřebují naši ochranu. Když někdo u nás má pocit, že nemá čas jet v obci opatrně a nepřekračovat rychlost, potom nemá vůbec morální právo řídit.

Závěry z výzkumů v Nizozemí (Ashon & Mackay; Finch, Taylor aj.)

Chodci při střetu s osobním vozem jedoucím rychlostí 32 km/hod jsou z 5% usmrcení, při rychlosti auta 45 km/hod již ze 45% a při rychlosti auta 64 km/hod. již mají 85% jistotu usmrcení. Tuto skutečnost by si měli uvědomit všichni řidiči ve městech, kteří nedodržují předepsanou rychlost.

Nový zákon o provozu na pozemních komunikacích č.361/2000 Sb. přinesl řadu změn. Jednou ze zásadních změn je zavedení tzv. přednosti chodců na přechodech. Tímto opatřením se Česká republika po dlouhém otálení v této oblasti legislativně zařadila mezi státy s velmi odpovědným přístupem k bezpečnosti silničního provozu.

Aby bylo uplatňování přednosti chodců technicky i psychologicky reálné, musí tyto přechody splňovat poměrně přísná kritéria.

V zahraničí se pro uspořádání přechodů pro chodce, na nichž se uplatňuje přednost chodců, striktně uplatňují následující pravidla (německý příklad, ovšem ostatní státy se liší minimálně):

- nejvyšší dovolená rychlost nesmí být vyšší než 50 km/h,
- chodec nesmí bez přerušení přecházet více než dva jízdní pruhy, a to ještě s podmínkou, že nesmějí být stejného směru jízdy (s výjimkou řadicích pruhů na vedlejších větvích křižovatek),
- délka přechodu bez přerušení může činit nejvýše 7 metrů,
- musí být zajištěn optický kontakt mezi řidičem a chodcem minimálně na vzdálenost pro zastavení,
- maximální používání stavebních prvků pro usnadnění přecházení (ochranné ostrůvky, vysazené chodníkové plochy, zúžení, rampy, apod.), a to na všech typech komunikací.

V současnosti u nás trvá rozpor mezi progresivně stanoveným zákonem a zaostalým uspořádáním přechodů, které dodržování zákona znesnadňuje. Řešením je přísná inventura přechodů pro chodce v ČR a přiblížení se uvedeným zásadám tak, aby dopravní prostředí změnu zákona reflektovalo.

Dalším z faktorů, jak je možno zlepšit neradostnou situaci na našich silnicích je např. **správné** používání bezpečnostních pásů a dětských zádržných systémů. V ČR poutání řidičů a ostatních pasažérů osobních vozů nedosahuje úrovně vyspělých západních států, i když po zavedení bodového systému se výrazně zlepšilo. Více tuto širokou problematiku nyní nemohu rozebírat.

Vědecké výzkumy, prováděné renomovanými výzkumnými ústavy po celém světě, jednoznačně prokazují účinnost bezpečnostních pásů při snižování vážných následků dopravních nehod. Ve všech vyspělých zemích se také problematice pasivní ochrany dětí věnují celé týmy předních odborníků a tento vývoj stojí nemalé finanční prostředky

Na základě známých faktů a vědeckých závěrů k problematice bezpečnostních pásů si dovolím tvrdit, že při **důsledném a správném používání** bezpečnostních pásů mohly být na našich silnicích při dopravních nehodách zachráněny tisíce lidských životů! Navíc při dodržování kázně, dopravních předpisů, dovolených rychlostí a při toleranci řidičů mezi sebou by bylo možno snížit počty usmrcených a zraněných na polovinu. To však je v ČR zatím utopie. Arogance, agresivita a nekázeň některých řidičů je u nás stále větší.

Závěr

Z uvedených faktů je vidět, že hlavní smrtící fenomén na pozemních komunikacích v ČR je jednoznačně nepřiměřená rychlost a s tím související nekázeň, arogance a agresivita části našich řidičů.

Příčinu naší neschopnosti výrazně zlepšit nepříznivý trend nehodovosti na českých silnicích je možno spatřit ve velmi nízkém vědomí celospolečensky rizikového chování řidičů. Každý účastník silničního provozu se může dnes a denně přesvědčit o obrovském poklesu kázně řidičů i chodců, o nízkém dodržování dopravních předpisů, nárůstu agresivity řidičů a majitelů silných aut, malém používání bezpečnostních pásů atd..

Taktéž víme, že dnes oproti době před revolucí, je mnohem vyšší počet usmrcených osob v extravilánu. Je to opět způsobeno mimo jiné vysokými rychlostmi, neschopností řady lidí reagovat v kritických situacích a jejich nedostatečnou předvídavostí (otázka našich autoškol) a samozřejmě i výše uvedenými faktory.

Jako jeden se zdrojů nekázně, arogance a agresivity některých našich řidičů vidím v nedostatečné dopravně bezpečnostní politice, v malém dohledu, kontrole a především postihu dopravní policií u těchto problémových řidičů.

~~Rozeznáváme 5 hlavních skupin dopravně-bezpečnostních opatření ke zlepšení dopravní nehodovosti:~~

1. Opatření zaměřená na uživatele PK, kam patří:
    - Výchova a vzdělávání
    - Vymáhání práva, legislativa
    - Kampaně
2. Opatření zaměřená na vozidla
3. Opatření zaměřená na infrastrukturu PK
4. Záchranné systémy
5. Prevence a využití nehodových dat

Na základě faktů uvedených v článku je zřejmé, že pro snížení počtů usmrcených osob na PK v ČR je nezbytně nutné především se zaměřit na první bod výše uvedených opatření a to na chování řidičů osobních vozů (a také samozřejmě chodců) pomocí všech tří uvedených možností a to především na pozemních komunikacích v extravilánu.

Bezpečnost silniční dopravy se v motoristicky vyspělých státech Evropy stala jedním ze základních ukazatelů vyspělosti společnosti. Odborná veřejnost v těchto státech si dávno uvědomila, že k problematice dopravní nehodovosti se nelze stavět pasivně. Výsledkem aktivního přístupu je, že dopravní nehodovost je v těchto zemích při porovnání relativních ukazatelů podstatně nižší než u nás.

Centrum dopravního výzkumu v součinnosti s mnoha zahraničními i domácími institucemi a organizacemi se snaží dlouhou dobu přispět mnoha provázanými projekty a výzkumnými úkoly ke zlepšení neradostné situace v dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR. Bohužel každodenní život nás přesvědčuje o opaku naší snahy. Obrovský nárůst všeobecné kriminality, pokles kázně a s tím samozřejmě související velká dopravní nehodovost na pozemních komunikacích v ČR, to plně potvrzují.

Je proto nanejvýš nutné urychleně provést rázná opatření z hlediska všech subjektů, jak ze strany státních orgánů, legislativy, policejního dozoru a patřičných restrikcí. Jedině tak můžeme zlepšit situací v bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích tak, aby naše republika dosáhla cíle vytčeného Národní strategií bezpečnosti silničního provozu (více viz: Národní strategie bezpečnosti), snížení počtu usmrcených v provozu na pozemních komunikacích v roce 2010 na polovinu stavu roku 2002 tedy přibližně na 650 osob. Trend nastolený v roce 2004 napovídá, že by tento cíl při dostatečných aktivitách všech zúčastněných mohl být dosažen.

[1)] Statistické rozbory nehodovosti je nutno zpracovávat za delší období, aby bylo možno vysledovat trend vývoje a pak také účinnost jednotlivých aplikovaných opatření pro zlepšení dopravní nehodovosti. Někdo se může domnívat, že statistika nic neodhalí. Když však provedeme hloubkovou analýzu nějaké problematiky za pomocí kvalitních a ověřených dat, dostaneme pravdivý obraz příčin.

[2)] Zdroje dat pro uvedený článek (text, tabulka, grafy) jsou: Policejní prezidium ČR a mezinárodní databáze IRTAD.

[3)] Hodnoty roku 2007 na **Grafu 1a** jsou odborný odhad (podle dosavadního vývoje od ledna do září 2007). Tento špatný letošní vývoj lze do značné míry přičíst negativním protikampaním proti bodovému systému, nedostatečnému policejnímu dohledu a restrikcím na rizikových lokalitách, zpochybňování významu a účinnosti bodového systému, zvyšující se agresivitou účastníků silničního provozu, nedodržováním základních pravidel silničního provozu (především rychlostních limitů, přednosti v jízdě a v posledních měsících i alkoholu), nízká úroveň prevence ze strany oficiálních institucí, ale i sdělovacích prostředků, nízká úroveň vymahatelnosti uložených sankcí apod. atd. Mnozí řidiči bodový systém následkem toho po počátečním ukáznění přestali brát příliš vážně.

[4)] Tolik suchá fakta z policejní statistiky. Když se však zamyslíme, že při poklesu počtu nehod o 8 % stoupl počet usmrcených osob téměř o 22 % tak to signalizuje **velké zvýšení nebezpečnosti dopravních nehod v ČR**.
To je způsobeno především stále se zvyšujícímu počtu nehod vlivem nepřiměřené rychlosti, které mají

obvykle tragické následky. Výše uvedená fakta to plně potvrzují.

[5)] Pozn.: V roce 2006 nejsou k dispozici data od všech států, Rakousko má hodnotu tohoto parametru v roce 2006 8,87, **Velká Británie 6,28 a Švýcarsko dokonce pouze 5,87.**

[6)] Např. v roce 1980 mělo Rakousko vyšší hodnotu (56,3) tohoto ukazatele jako ČR (53,9), v roce 2005 mělo Rakousko již hodnotu tohoto ukazatele jen **9,3**, zatímco ČR v roce 2005 měla hodnotu tohoto ukazatele **25,6**.