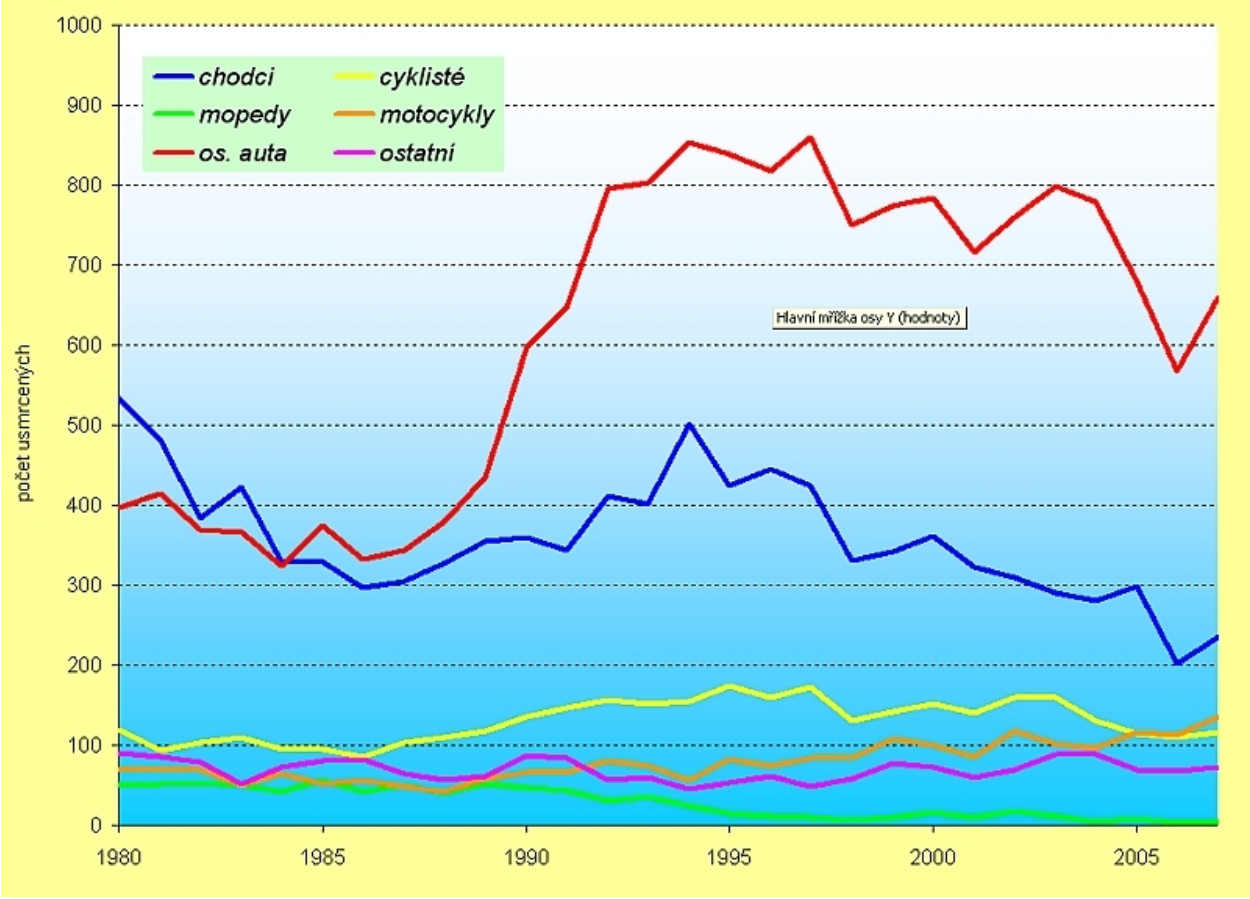
Rozdělení nehodovosti podle účastníků provozu

Publikováno: 10. 3. 2009

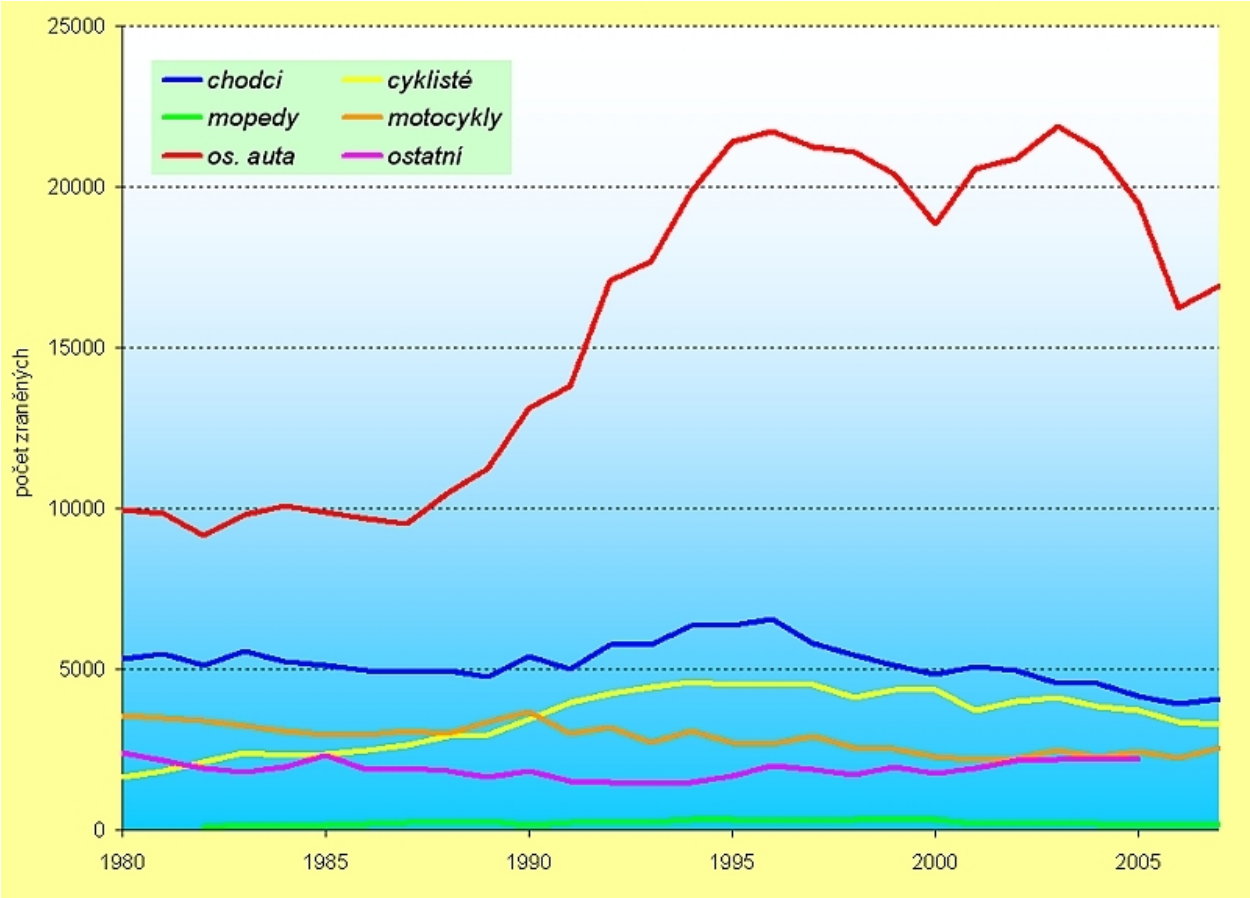
Rozdělení nehodovosti podle typu účastníka provozu

Zatímco počátkem 80. let převažoval v ČR počet usmrcených chodců nad počtem usmrcených osob v osobních automobilech, situace se změnila ve 2. polovině 80. let. Nyní je počet usmrcených osob v osobních automobilech zhruba dvojnásobný, což je dáno jednak zvýšenou mírou motorizace, jednak snížením rychlostního limitu v obcích, kde došlo k výraznému poklesu usmrcených chodců. Dále roste počet usmrcených motocyklistů, naopak v poslední době mírně klesl počet usmrcených cyklistů. Počet usmrcených mopedistů je již téměř zanedbatelný.



Graf 1: ČR - usmrcení v silničním provozu podle typu účastníka provozu (1980 - 2007)

Podobná situace je i ve vývoji počtu zraněných za stejné období, kde však od počátku převažuje počet zraněných v osobních automobilech nad počtem zraněných chodců.

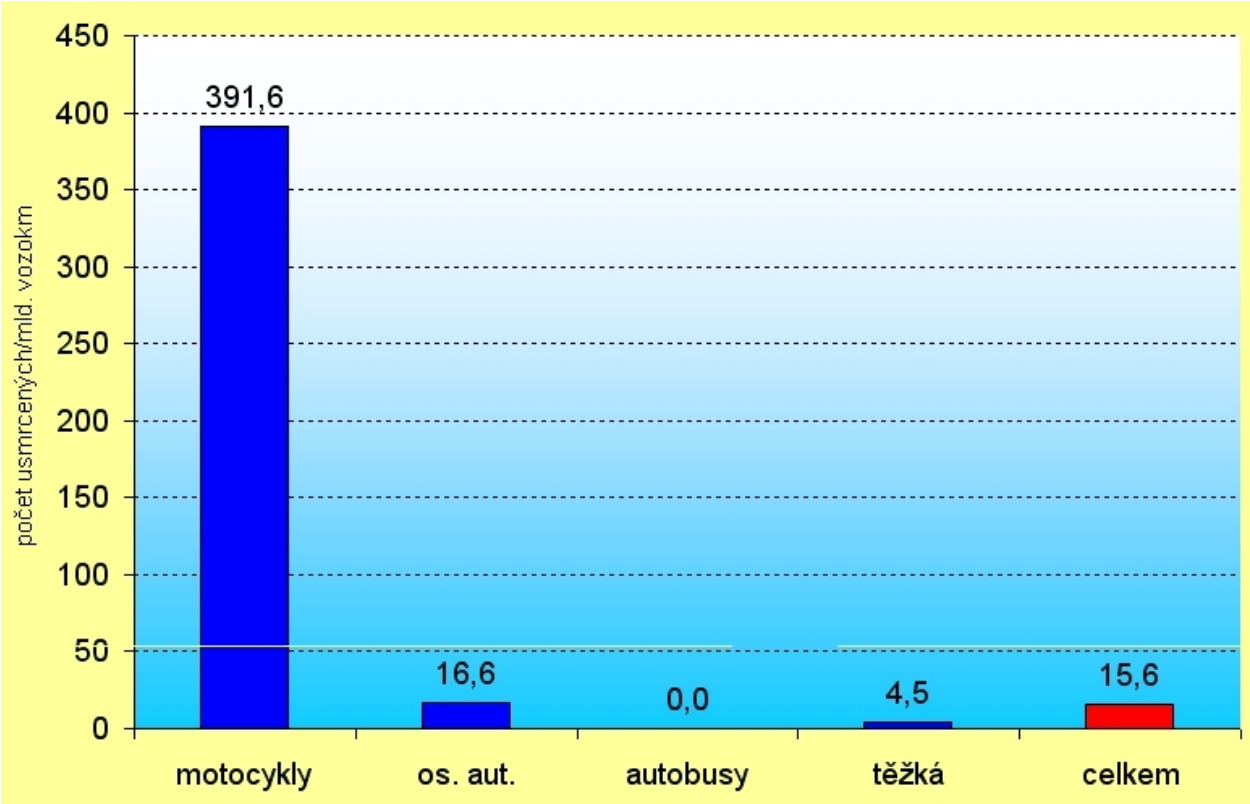


Graf 2: ČR - zranění v silničním provozu podle typu účastníka provozu (1980 - 2007)

Míra rizika podle typu účastníka provozu

Srovnáním počtu usmrcených na mld. vozokm najetých motorovými vozidly v ČR podle typu motorového vozidla vyplývá, že nejnižší míru rizika vzhledem k dopravním výkonům připadá na autobusy, dále na těžká vozidla (nákladní a jiná speciální vozidla). Míra rizika pro osobní automobily je asi 7krát vyšší než pro autobusy, míra rizika pro motocykly je ještě 15krát vyšší než pro osobní automobily.

Údaj pro cyklisty není v tomto srovnání pro ČR zahrnut, neboť hodnota expozice (počet ujetých vozokm) pro cyklisty není známa. Ze zahraničních zdrojů však vyplývá, že jejich míra rizika (stejně jako pro chodce) je asi 5krát vyšší než u osobních automobilů (avšak nižší než pro motocykly). Motocyklisté, cyklisté a chodci jsou proto souhrnně označováni jako nejvíce zranitelní účastníci provozu. Vyšší míra rizika pro motocyklisty plyne z vysokých dosahovaných rychlostí a přitom nízkým stupněm jejich ochrany.



Graf 3: ČR - usmrcení na mld. vozokm podle typu účastníka provozu (2005)