Nehodovost v roce 2017 dle druhu komunikací

Publikováno: 10. 8. 2018
Ing. Josef Mikulík, CSc.

Nehodovost v roce 2017 dle druhu komunikací

Článek byl publikován v **Silničním obzoru č. 4/2018**

Ing. Josef Mikulík, CSc. - Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.,
předseda sekce bezpečnosti silničního provozu ČSS
RNDr. Jan Tecl - Centrum dopravního výzkumu, v.v.i.

Článek stručně shrnuje výsledky podrobného rozboru nehodovosti v silničním provozu v členění dle druhu komunikací, resp. jejich vlastníků. Analyzuje je v návaznosti na plnění stanovených strategických a dílčích cílů Revize a aktualizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011–2020 s platností od roku 2017. Dosažené výsledky roku 2017 porovnává s hodnotami předpokládanými ve Strategii pro tento rok, které mají vytvářet podmínky pro postupné dosažení stanovených cílů v roce 2020. Současně upozorňuje u jednotlivých druhů komunikací na nejzávažnější problém jejich nehodovosti.

[Klíčová slova: Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, bezpečnost silničního provozu, dopravní nehoda, dopravní výkon, dálnice, silnice I., II. a III. třídy, místní komunikace, komunikace na území hlavního města Prahy]

1. Aktuální vývoj dopravních nehod v silničním provozu v ČR

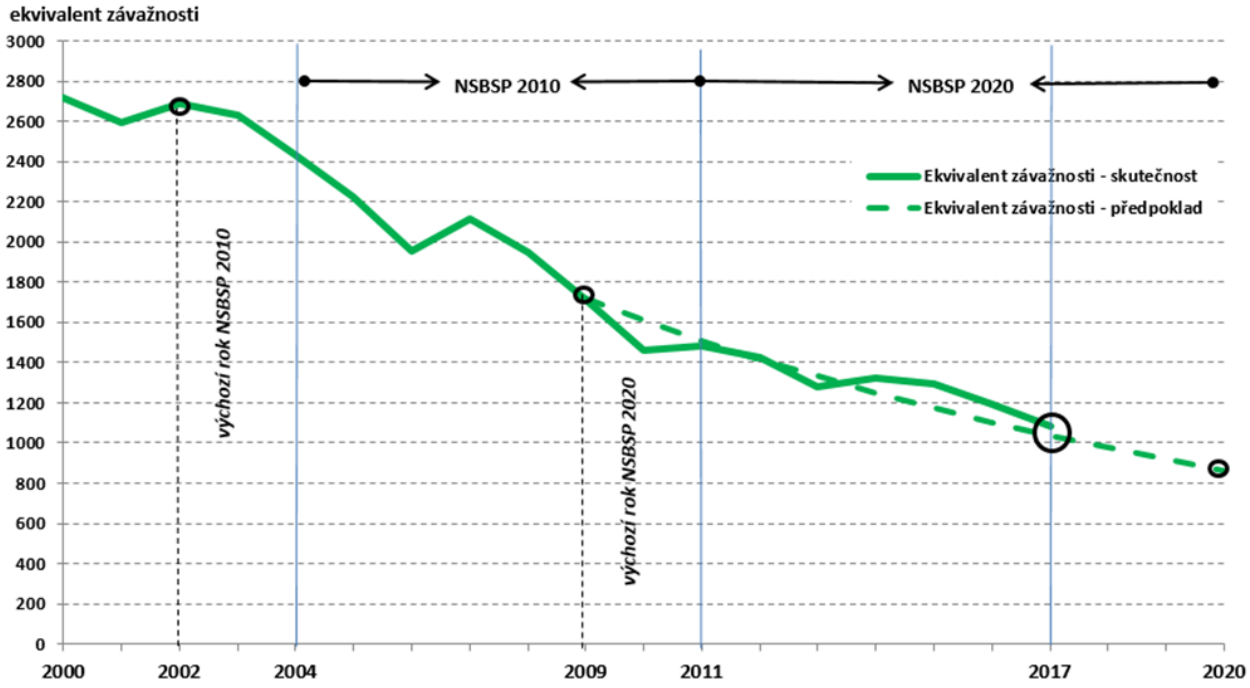
Rok 2017 byl prvním rokem implementace nového vládního dokumentu, kterým je určena střednědobá politiku v oblasti zvyšování bezpečnosti silničního provozu a stanoven konkrétní postup její realizace – Revize a aktualizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011–2020 s platností od roku 2017 (dále jen Revidovaná NSBSP) [1]. Vláda ČR jej schválila usnesením č. 160 dne 27. února 2017 [2]. Je současně i šestým rokem realizace původní Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období 2011–2020 schválené usnesením vlády ČR č. 599 dne 10. srpna 2011 [3]. Tento článek navazuje na podrobnou informaci o tomto dokumentu, která je obsažena v loňském dubnovém čísle Silničního obzoru [4], a je v rámci možnosti rozsahu článku stručným shrnutím jeho plnění z hlediska jednotlivých druhů pozemních komunikací.

Při porovnání s výsledky roku 2016 lze konstatovat pozitivní výsledek roku 2017, ve kterém bylo dosaženo snížení všech sledovaných parametrů závažných následků nehod. Počet usmrcených (do 24 h) se snížil o 43 osob (7,9 %), méně již počet usmrcených do 30 dnů – o 34 osob (5,6 %). Nejlepšího výsledku bylo dosaženo u těžce zraněných osob – snížení o 241 osob (9,3 %). Toto jistě potěšující zjištění je však třeba posuzovat z pohledu plnění cílů stanovených ve výše uvedeném dokumentu. Přestože se jedná o nejnižší počty za celé období systematické statistiky dopravních nehod, nebylo dosaženo vytýčeného snížení nejzávažnějších, smrtelných následků nehod. Oproti předpokladu zemřelo v tomto roce o 75 osob více. K jeho naplnění chybělo téměř 18 % a ve svém důsledku je tím vážně ohroženo naplnění předpokladu pro rok 2020. Názorný přehled dokumentuje následná tabulka.

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	832	545	502	-43	-7,9 %	427	75	17,6 %	333
usmrceno do 30 dnů	901	611	577	-34	-5,6 %	463	114	24,6 %	360
těžce zraněno	3536	2580	2339	-241	-9,3 %	2439	-100	-4,1 %	2122
ekvivalent závažnosti nehod	1716	1190	1087	-103	-8,7 %	1037	50	4,8 %	864

Tab. 1: Vývoj závažných následků nehod v letech 2009–2017

Zdánlivě uspokojivá je redukce počtu těžce zraněných osob, která je dokonce lepší než stanovený předpoklad. Ve skutečnosti je to však varovným upozorněním, že realizovaná bezpečnostní opatření nebyla dostatečně účinná nebo uplatněná v dostatečném rozsahu. Příznivý výsledek poklesu počtu těžce zraněných však jen částečně zmírnil celkový zaostávající trend vyjádřený ekvivalentem závažnosti nehod (Obr. 1). Tento ukazatel byl zaveden kvůli lepší demonstraci celkového vývoje závažných následků nehod[1]. Ekvivalent závažnosti má svůj význam zejména při posuzování vývoje závažných následků na jednotlivých druzích komunikací a při hodnocení plnění dílčích cílů, kde samotné počty usmrcených jsou nízké a nelze tak dostatečně posoudit dosažené změny.

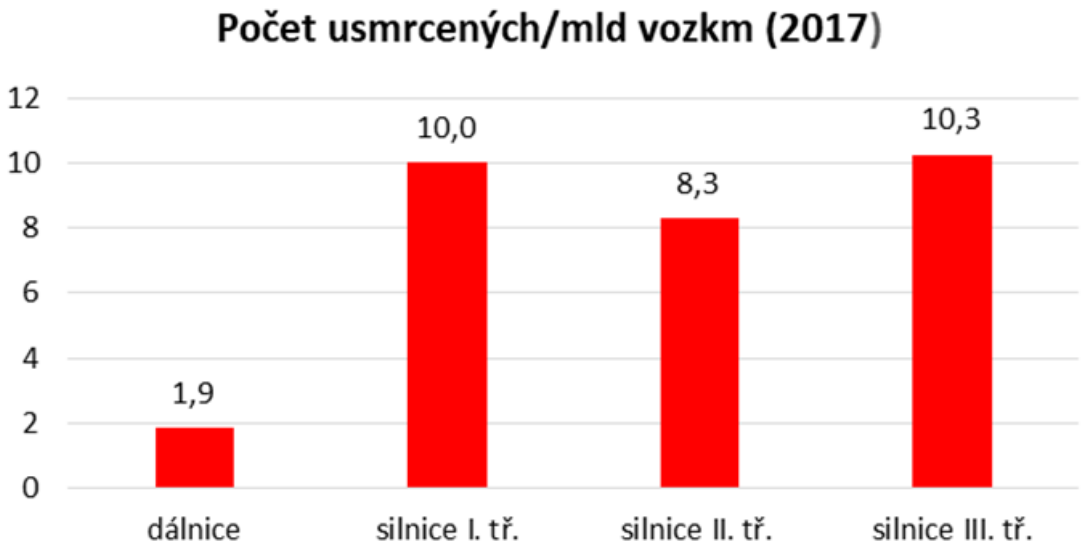


Obr. 1: Porovnání dosavadního a očekávaného vývoje ekvivalentu závažnosti do roku 2020

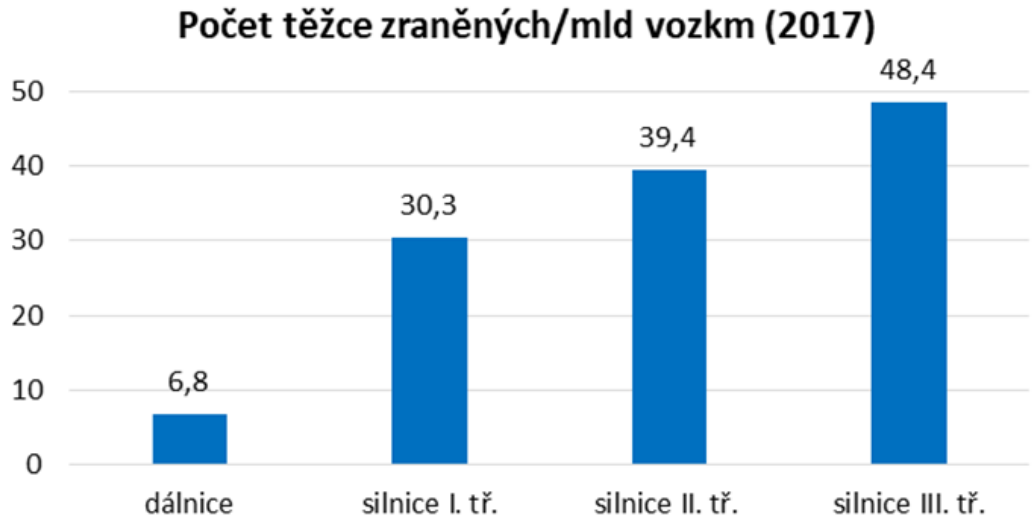
Z dosavadního vývoje lze odvodit, že oproti stanoveným předpokladům realizace NSBSP zemřelo na našich silnicích v letech 2012–2017 o 410 osob více do 24 h po nehodě a navíc ještě o 145 osob více do 30 dnů po nehodě.

2. Nehodovost a dopravní výkon

Objektivní posouzení nehodovosti na jednotlivých druzích komunikací poskytuje jejich propojení s dopravním výkonem. V ČR je dopravní výkon odvozován ze sčítání dopravy a je k dispozici pouze pro dálnice a silnice I., II. a III. třídy. Bohužel pro místní komunikace a komunikace na území hlavního města Prahy nejsou obdobné celkové údaje o dopravním výkonu dostupné. Nicméně lze na nich přesvědčivě demonstrovat vysokou úroveň bezpečnosti, kterou poskytují dálnice. Závažné následky vztažené k dopravnímu výkonu jsou na nich zhruba pětinásobně nižší než na silnicích I. třídy.



Obr. 2: Počet usmrcených/mld vozokm dle druhů komunikací



Obr. 3: Počet těžce zraněných/mld vozokm dle druhů komunikací

3. Nehodovost dle druhů komunikací

3.1 Dálnice

Dálnice (včetně bývalých rychlostních komunikací) přenášely v roce 2017 24,6 % z celkového dopravního výkonu. Jejich délka (včetně bývalých rychlostních komunikací) vzrostla od roku 2009 z 1099 km do roku 2017 na 1 232 km (o 12,8 %), dopravní výkon se zvýšil v tomto období o 25,3 %.

V roce 2017 došlo ke snížení počtu usmrcených i ekvivalentu závažnosti nehod. Předpoklady Revidované NSBSP pro rok 2017 však nebyly dosaženy ani u jednoho ukazatele a výrazně za nimi zaostávají.

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	36	42	25	-17	-40,5 %	18	7	38,9 %	14
těžce zraněno	96	86	91	5	5,8 %	66	25	37,9 %	58
ekvivalent závažnosti nehod	60	64	48	-16	-24,8 %	35	13	38,4 %	29

Tab. 2: Vývoj závažných následků nehod v letech 2009–2020 na dálnicích (včetně bývalých rychlostních komunikací)

Z hlediska dílčích cílů stanovených v Revidované NSBSP jsou problémem zejména závažné následky nehod způsobených nepřiměřenou rychlostí (oproti předpokladu horší o 55 %). Narůstajícím problémem jsou nehody zapříčiněné řidiči nákladních automobilů (oproti předpokladu horší o 80 %), na kterých se prakticky rovnoměrně podílejí vozidla kategorie N1 a N3.

3.2 Silnice I. třídy

Silnice I. třídy (bez bývalých rychlostních komunikací) přenášely v roce 2017 34,1 % z celkového dopravního výkonu, který se oproti roku 2009 zvýšil o 16 %. Jejich délka je 5 832 km a prakticky se nezměnila.

V roce 2017 na nich došlo k mírnému poklesu počtu usmrcených (poloviční ve srovnání s celostátním průměrem) a výraznějšímu poklesu těžce zraněných. Celkový ekvivalent závažnosti nehod odpovídal celostátnímu průměru. Předpoklady Revidované NSBSP pro rok 2017 však byly naplněny pouze pro těžká zranění.

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	313	193	186	-7	-3,6 %	161	25	15,5 %	125
těžce zraněno	866	631	563	-68	-10,8 %	597	-34	-5,7 %	520
ekvivalent závažnosti nehod	530	351	327	-24	-6,8 %	310	17	5,3 %	255

Tab. 3: Vývoj závažných následků nehod v letech 2009–2020 na silnicích I. třídy (bez bývalých rychlostních komunikací

Nejvážnějším problémem jsou nehody způsobené nepřiměřenou rychlostí, které dokonce v roce 2017 narostly oproti roku 2016. Nárůst byl zaznamenán i u vážných následků nehod cyklistů a motocyklistů. Stanovených předpokladů pro rok 2017 nebylo dosaženo u nehod motocyklistů, způsobených mladými řidiči a s účastí seniorů.

3.3 Silnice II. a III. třídy

Silnice II. a III. třídy, které jsou ve vlastnictví krajů, souhrnně přenášely v roce 2017 41,4 % z celkového dopravního výkonu. Jejich celková délka je 48 706 km. Silnice III. třídy jsou vzhledem k dopravnímu výkonu stále nejnebezpečnější částí silniční sítě.

Vážné následky nehod na nich zaznamenaly celkově v roce 2017 mírné zlepšení ve všech ukazatelích. Předpoklady Revidované NSBSP pro rok 2017 nebyly dosaženy u počtu usmrcených.

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	349	213	204	-9	-4,2 %	179	25	14,0 %	140
těžce zraněno	1601	1014	965	-49	-4,8 %	1104	-139	-12,6 %	961
ekvivalent závažnosti nehod	749	467	445	-21	-4,6 %	455	-10	-2,1 %	380

Tab. 4: Vývoj závažných následků nehod v letech 2009–2020 na silnicích II. a III. třídy

Vývoj závažných následků nehod na silnicích II. a III. třídy se v jednotlivých krajích výrazně liší. Při porovnání celostátního vývoje za roky 2009–2017 s vývojem v jednotlivých krajích nejvýraznějšího snížení dosáhl kraj Olomoucký (o 23,0 % lepší než celostátní vývoj), Karlovarský (o 10,8 % lepší než celostátní vývoj) a Středočeský (o 8,3 % lepší než celostátní vývoj). Naopak podprůměrný vývoj z hlediska ekvivalentu závažnosti nehod vykazuje kraj Jihočeský (o 27,4 % horší než celostátní vývoj), Vysočina (o 18,2 % horší než celostátní vývoj) a Pardubický (o 6,2 % horší než celostátní vývoj).

Naprosto dominujícím problémem jsou nehody způsobené nepřiměřenou rychlostí, jejichž podíl na celkových následcích činí 36 %. K nárůstu následků oproti předchozímu roku došlo u chodců a nehod zapříčiněných nesprávným předjížděním, v obou kategoriích také nebyly naplněny vytýčené předpoklady pro rok 2017.

3.4 Místní komunikace

Celková délka sítě místních komunikací, které jsou ve vlastnictví obcí, není přesně známa a odhaduje se na cca 75 tis. km. Celkové zatížení nelze odhadnout. Místní komunikace však hrají základní roli pro dopravu místního významu, která je tvořena ale také nezanedbatelným podílem nemotorové dopravy.

Došlo na nich, obdobně jako v celostátním průměru, k poklesu závažných následků ve všech ukazatelích. Předpoklady Revidované NSBSP pro rok 2017 však nebyly dosaženy ani u jednoho ukazatele a výrazně za nimi zaostávají, dokonce i u těžkých zranění.

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	121	89	84	-5	-5,6 %	62	22	35,5 %	48
těžce zraněno	910	805	693	-112	-13,9 %	628	65	10,4 %	546
ekvivalent závažnosti nehod	349	290	257	-33	-11,4 %	219	38	17,5 %	185

Tab. 5: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na místních komunikacích

Na místních komunikacích jsou dominantním problémem nehody s chodci a nedáním přednosti v jízdě. V roce 2017 došlo k nárůstu závažných následků dětí a seniorů. Předpoklady Revidované NSBSP pro rok 2017 nebyly naplněny u sedmi z jedenácti dílčích cílů. U cyklistů a stárnoucí populace byl počet usmrcených i těžkých zranění dokonce vyšší než ve výchozím roce 2009.

3.5 Komunikace na území hl. m. Prahy

Nehodovost na území hl. m. Prahy je evidována ve statistikách dopravní nehodovosti bez odlišení kategorie komunikací (pouze bez dálnic a účelových komunikací), které jsou souhrnně hodnoceny jako jedna kategorie.

V roce 2017 ve srovnání s rokem 2016 na nich opět došlo k poklesu všech ukazatelů závažných

následků nehod, který je výrazně lepší než celostátní průměr. Vývoj závažných následků nehod na komunikacích hl. m. Prahy je ukázkovým příkladem řešení nehodovosti. V roce 2017 již počet těžce zraněných a ekvivalent závažnosti nehod dosáhl předpokladu vytýčeného pro rok 2020 a počet usmrcených byl těsně pod jeho hranicí.

	2009	2016	2017	rozdíl 2017-2016		2017 předpoklad	rozdíl 2017-2017 předpoklad		2020 předpoklad
				absolutně	relativně		absolutně	relativně	
usmrceno do 24 h	38	20	17	-3	-15,0 %	20	-3	-15,0 %	15
těžce zraněno	341	184	155	-29	-15,8 %	235	-80	-34,0 %	205
ekvivalent závažnosti nehod	123	66	56	-10	-15,5 %	79	-23	-29,2 %	66

Tab. 9: Vývoj celkového počtu usmrcených a těžce zraněných v letech 2009–2020 na komunikacích hl. m. Prahy (bez dálnic, rychlostních a účelových komunikací)

U sedmi cílů již bylo dosaženo úrovně předpokládané pro cílový rok 2020! Obdobně, jako u místních komunikací, jsou dominantním problémem nehody s chodci a nedáním přednosti v jízdě.

4. Závěr

Podrobný rozbor závažných následků nehod prokázal v roce 2017 zlepšení situace oproti roku 2016 prakticky na všech druzích komunikací. U většiny ukazatelů však nebyly naplněny předpoklady vytýčené v Revidované NSBSP pro rok 2017, které by měly zajistit dosažení cílů pro rok 2020.
Z tohoto pohledu je nejhorší situace na místních komunikacích. Naopak úspěšné řešení nehodovosti na komunikacích na území hl. m. Prahy je ukázkovým příkladem pro ostatní města a obce.

Společným problémem prakticky na všech komunikacích jsou následky nehod zapříčiněné nepřiměřenou rychlostí, kterou jsou v podstatném podílu postiženi zranitelní účastníci provozu, zejména chodci.

V rámci článku byl podán jen shrnující přehled, podrobnější analýza každé kategorie komunikací by si vyžádala samostatný článek.

Poděkování:

Tento článek byl vytvořen za finanční podpory Ministerstva dopravy v rámci programu dlouhodobého koncepčního rozvoje výzkumných organizací na výzkumné infrastruktuře pořízené z Operačního programu Výzkum a vývoj pro inovace (CZ.1.05/2.1.00/03.0064).

Literatura:

[1] http://www.ibesip.cz/cz/strategie/narodni-strategie-bezpecnosti-silnicniho-provozu/nsbsp-2011-2020
[2] Usnesení vlády ČR ze dne 27. února 2017 č. 160 o Revizi a aktualizaci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu na období let 2011 až 2020 s platností od roku 2017.
[3] Usnesení vlády ČR ze dne 10. srpna 2011 č. 599 o Národní strategii bezpečnosti silničního provozu na období 2011–2020.
[4] Mikulík, J.: Vláda schválila revizi Národní strategie bezpečnosti silničního provozu do roku 2020. Silniční obzor č. 4, 2017.
[5] Přehled o nehodovosti na pozemních komunikacích v ČR 2000–2017, PP ČR, Praha.
[6] Informace o plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu za rok 2016, Centrum dopravního výzkumu, v.v.i., 2017.

[1] Je vypočten jako součet počtu usmrcených osob a jedné čtvrtiny počtu těžce zraněných osob. Dělitel 4 byl získán zaokrouhlením průměru poměrů počtu těžce zraněných a usmrcených osob v období 2001–2013 a současně i odpovídá proporci ekonomických ztrát připadajících na jednu usmrcenou a jednu těžce zraněnou osobu.