Dopravní nehodovost větších evropských měst

Publikováno: 13. 3. 2007

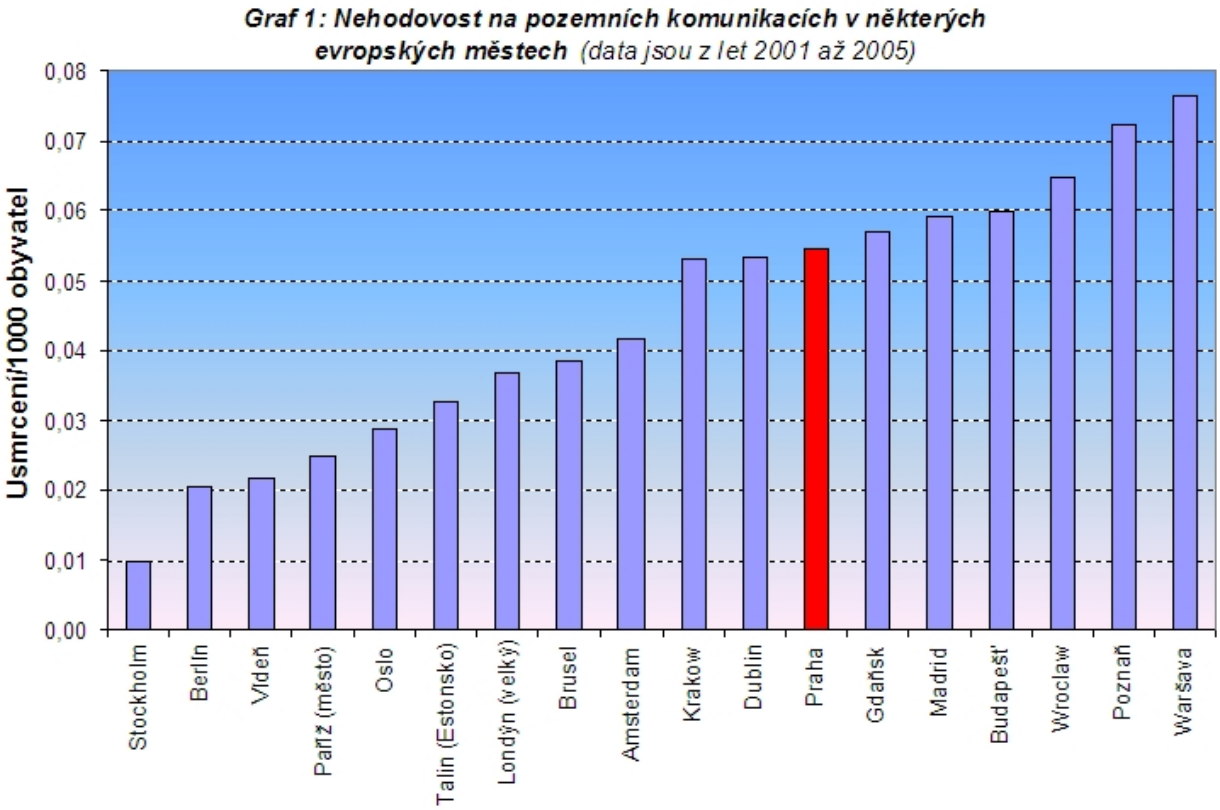
Dopravní nehodovost větších měst má v různých zemích rozdílnou hodnotu. Velká koncentrace populace, průmyslu a obchodu na relativně malém prostoru, hlučná doprava velké kapacity, která je nesrovnatelná s dopravou v extravilánu (mimo zastavěnou oblast) a klidnými místy mimo města. To vše má negativní vliv na dopravu.Obchodní a kulturní aktivity přivádí do velkých měst mnoho cizinců a lidí z okolních částí země, kteří nejsou zvyklí na tak velký provoz velkoměst a někteří neznají dobře cestu ke svému cíli. Všechny tyto faktory mají vliv na jejich chování a následkem toho dochází k většímu nebezpečí vzniku dopravních nehod. Na druhou stranu v extremním dopravním objemu je často překračována určitá snesitelná úroveň (daná únosnou kapacitou komunikací atd.), tím jsou komunikace většinou přeplněné a provoz je brzděn a i často zastaven. Proto většina nehod je pouze s poškozením vozidel.

Hlavní otázky pro dopravní inženýry navrhující provoz velkých měst je zabránit zácpám, redukovat ekologické dopady, připravit podmínky pro kvalitní život obyvatel měst ale i dobrou dopravu a především redukovat riziko dopravních nehod. Tyto rozdílné požadavky je poměrně složité skloubit. Nyní se této problematice věnují celé týmy výzkumných pracovníků a odborníků po celém světě.

Na zpracovaných grafech jsem chtěl ukázat na nehodovost větších evropských měst v závislosti k relativní nehodovosti v Praze.

Nebyl to jednoduchý úkol, poněvadž relevantní data není snadné získat. Doufám však, že se mi podařilo zpracovat docela věrohodný obrázek o nehodovosti větších měst v Evropě.

Pozn.: Jak je uvedeno na grafech, získaná data jsou z let 2001 až 2005, „čerstvá“ data z roku 2005 jsou u Vídně, Berlína, Paříže–města, Lisabonu, Varšavy a také u Prahy.

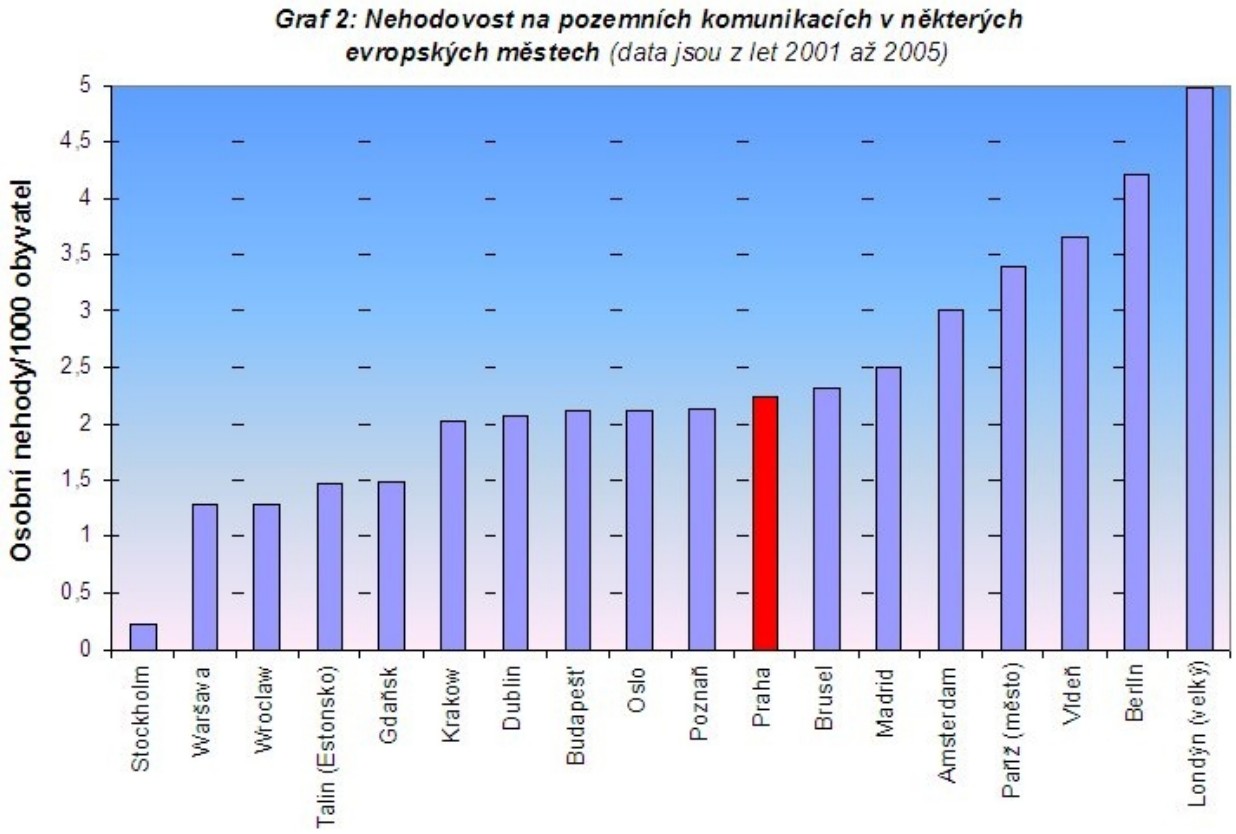


Graf 1: Nehodovost na pozemních komunikacích v některých evropských městech (data jsou z let

2001 až 2005)

Graf 1 znázorňuje závislost počtu usmrcených na 1000 obyvatel v těchto vybraných městech. Praha se nachází již mezi městy s horším podílem tohoto faktoru. Např. Stockholm **má více než 5x měnší hodnotu než Praha**. Zde je vidět promyšlenou dopravní politiku ve Švédsku – více viz: Kvantifikované cíle. Vize nula.

Stockholm má o něco více obyvatel než Praha a v roce 2004 zde zemřelo v městském provozu 12 lidí, zatímco v Praze v posledních letech je tento počet usmrcených okolo 61 - 65 osob za rok. Ještě markantnější je to u osobních nehod (Stockholm pouze do 300 osobních nehod za rok, v Praze v posledních letech okolo 2500 - 3200 osobních nehod za rok).



Graf 2: Nehodovost na pozemních komunikacích v některých evropských městech (data jsou z let 2001 až 2005)

Graf 2 znázorňuje závislost počtu osobních nehod na 1000 obyvatel. Zde má Praha z uvedených měst asi průměrou hodnotu tohoto ukazatele.

U těchto grafů je možno vysledovat, že některá města **(např. Londýn, Berlín a Vídeň)** mají malý poměr usmrcených ale poměrně vysoký poměr osobních nehod na 1000 obyvatel. To svědčí o menší nebezpečnosti dopravních nehod v těchto městech.

Pro důkladnější rozbor by bylo nutno provést rozbor u jednotlivých měst za dělší časové období. Domnívám se však, že tento rozbor dosti pravdivě ukazuje stav, poněvadž všichni víme, jak kritické nedostatky jsou v provozu na našich pozemních komunikacích jak ve městech, tak i mimo ně.