Rozdělení nehodovosti podle typů komunikací

Publikováno: 10. 3. 2009

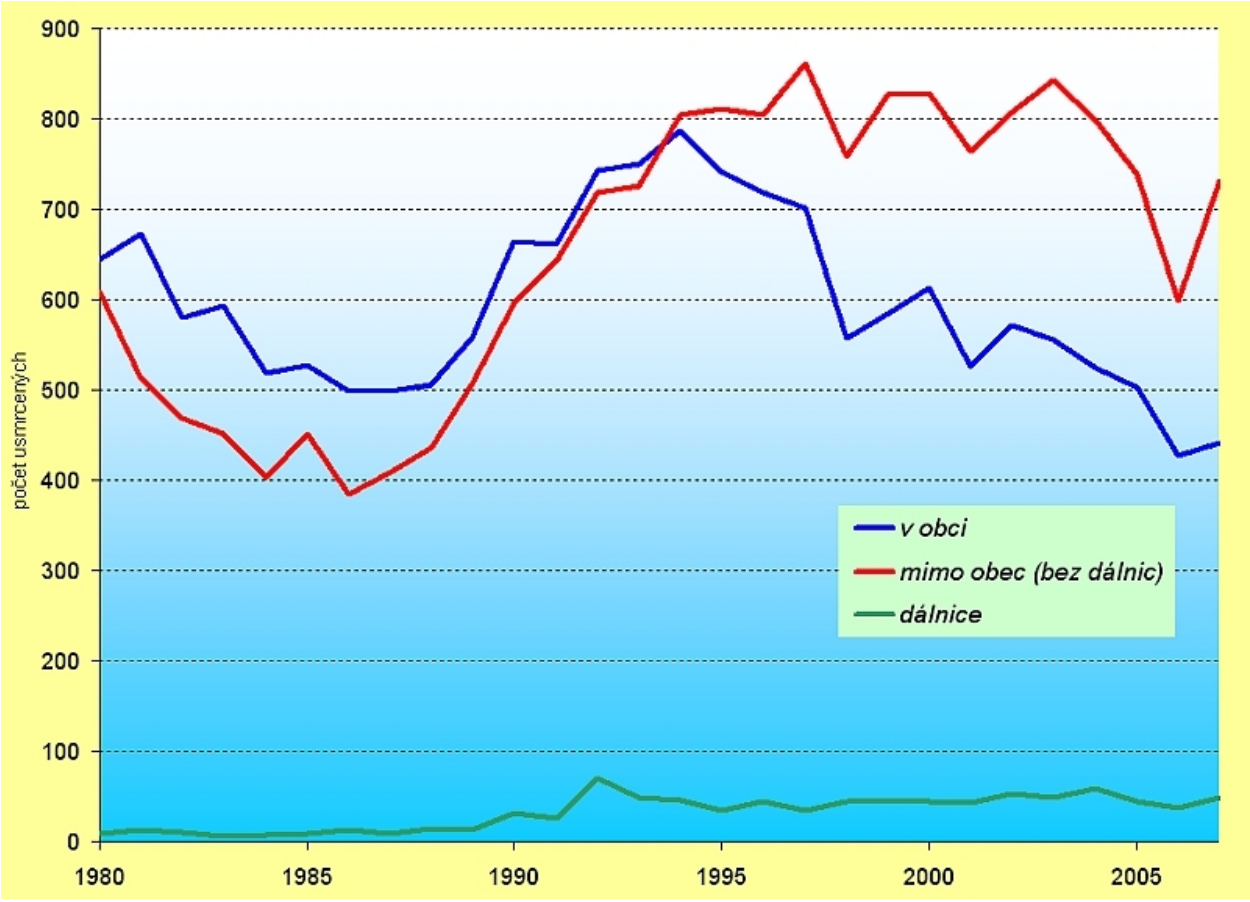
Rozdělení nehodovosti podle typů komunikací

Základní členění komunikací je:

a) v obci, mimo obec, dálnice;

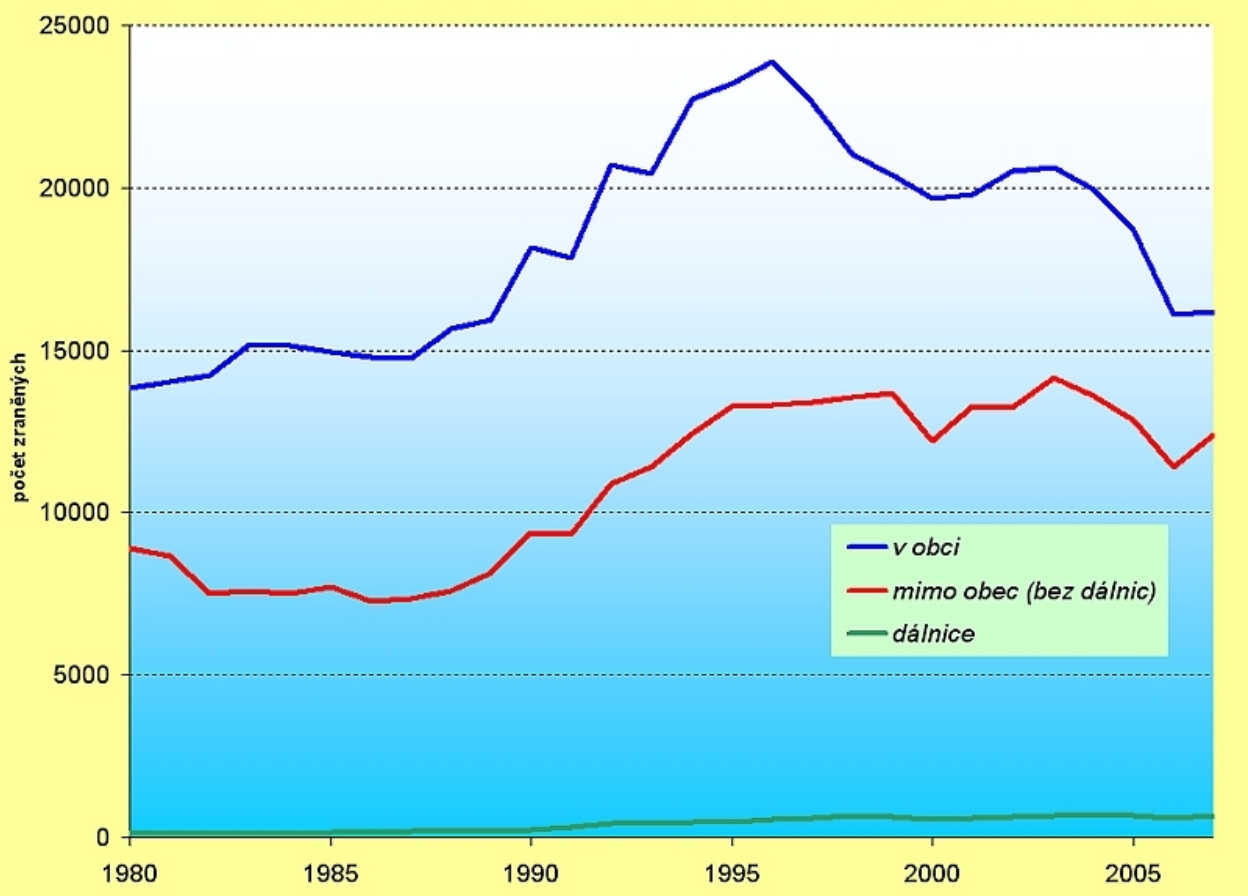
b) dálnice, 1. třída, 2. třída, 3. třída, místní komunikace, účelové komunikace

Ve vývoji usmrcených podle typu komunikace v ČR až do roku 1994 převažoval počet usmrcených v obci nad počtem usmrcených mimo obec. Po tomto roce došlo vlivem postupného zklidňování dopravy v obci (snížením rychlosti) k poměrně výraznému snížení počtu usmrcených. Počet zraněných v obci však stále převažuje nad počtem zraněných mimo obec. Na dálnici, kterou lze považovat za samostatný segment komunikací, je počet usmrcených relativně malý, neboť dálnice je vzhledem k dopravnímu výkonu nejbezpečnějším typem komunikace (následkem oddělení protijedoucích proudů). Zde dosáhl tento počet absolutního maxima již v roce 1992, poté se udržuje na přibližně stabilní hodnotě mírně pod tímto maximem.



Graf 1: ČR - usmrcení v silničním provozu podle typu komunikace (1980 - 2007) (údaje do 30 dnů)

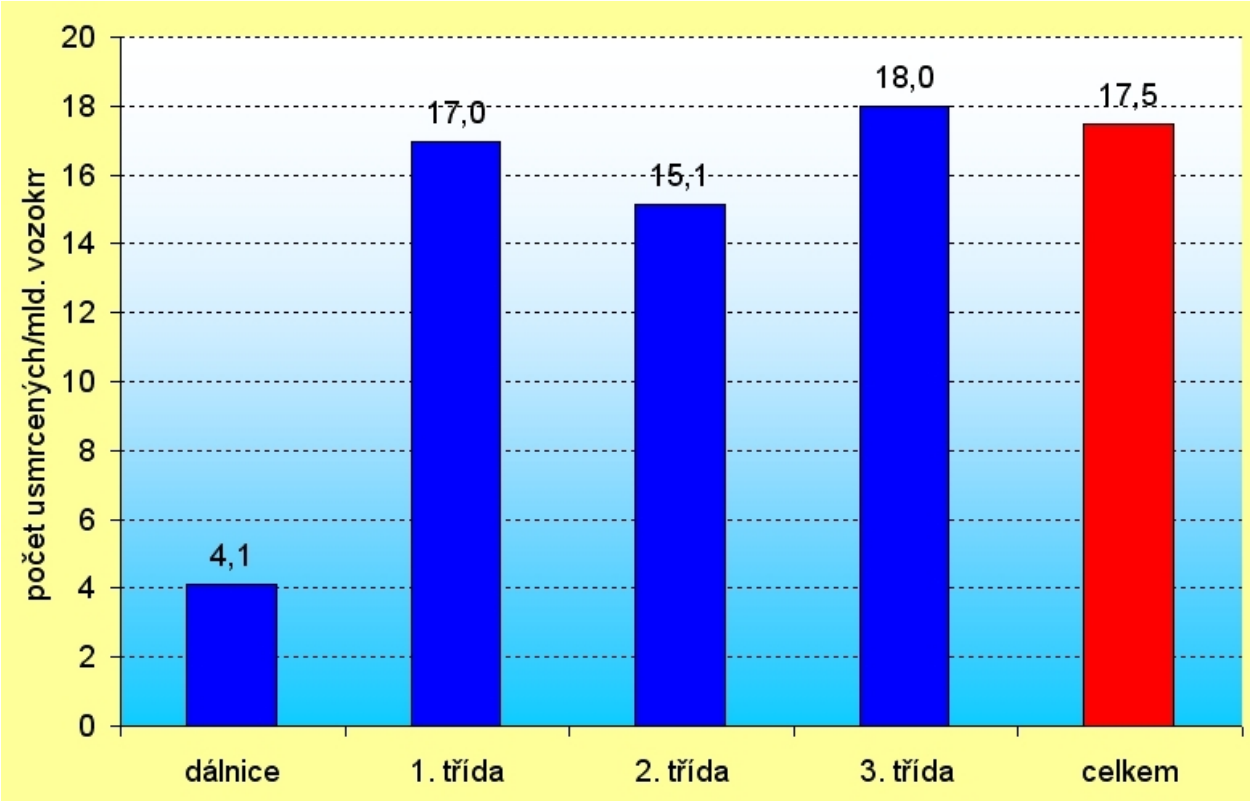
CDV CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU © *Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz*



Graf 2: ČR - zranění v silničním provozu podle typu komunikace (1980 - 2007) (údaje do 30 dnů)

Míra rizika podle typu komunikace

Ze srovnání počtu usmrcených připadajících na mld. vozokm najetých motorovými vozidly v ČR na jednotlivých třídách komunikací vyplývá, že nejnižší míra rizika (počet usmrcených) vzhledem k dopravním výkonům připadá jednoznačně na dálnice, dále následují silnice 2. třídy, posléze silnice 1. a 3. třídy (zde vychází vysoká míra rizika vzhledem k nízkým dopravním výkonům na 3. třídě). Zásadní rozdíl pro dálnice je dán především směrovým uspořádáním, naopak např. silnice 1. třídy jsou charakteristické vyššími rychlostmi proti komunikacím nižších tříd. Z toho plyne, že je z hlediska bezpečnosti provozu žádoucí převádět dopravní výkony z 1. tříd na dálnice, resp. směrově rozdělené komunikace.



Graf 3: ČR - usmrcení na mld. vozokm podle typu komunikace (2006)