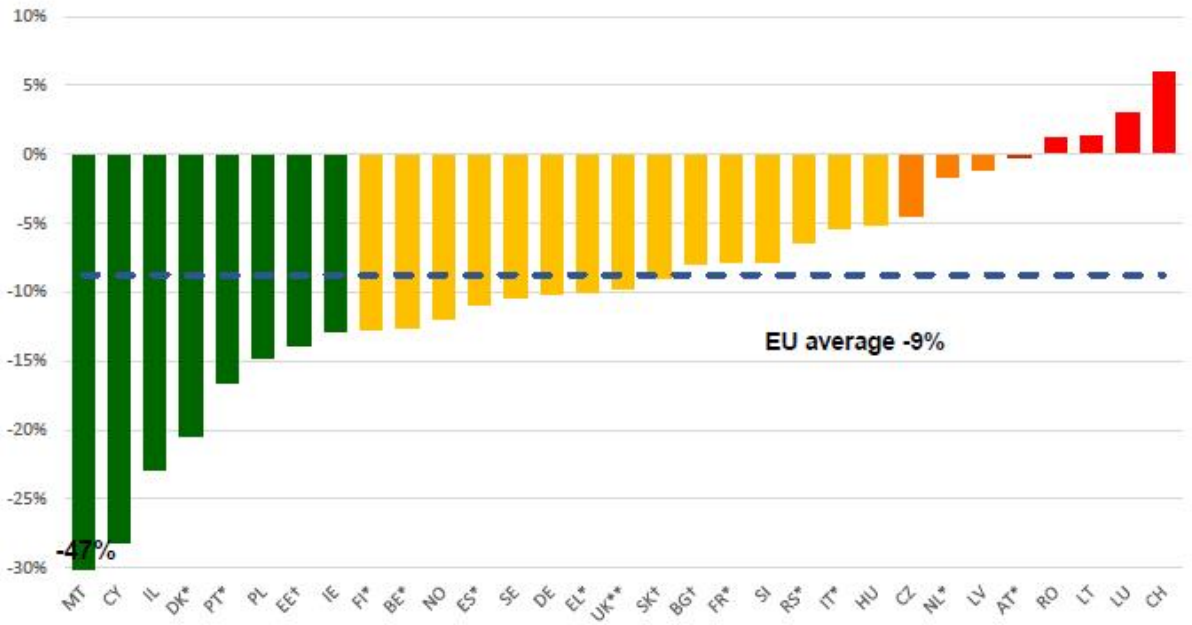
# Hodnocení vývoje nehodovosti a porovnání se státy EU

Publikováno: 24. 6. 2013

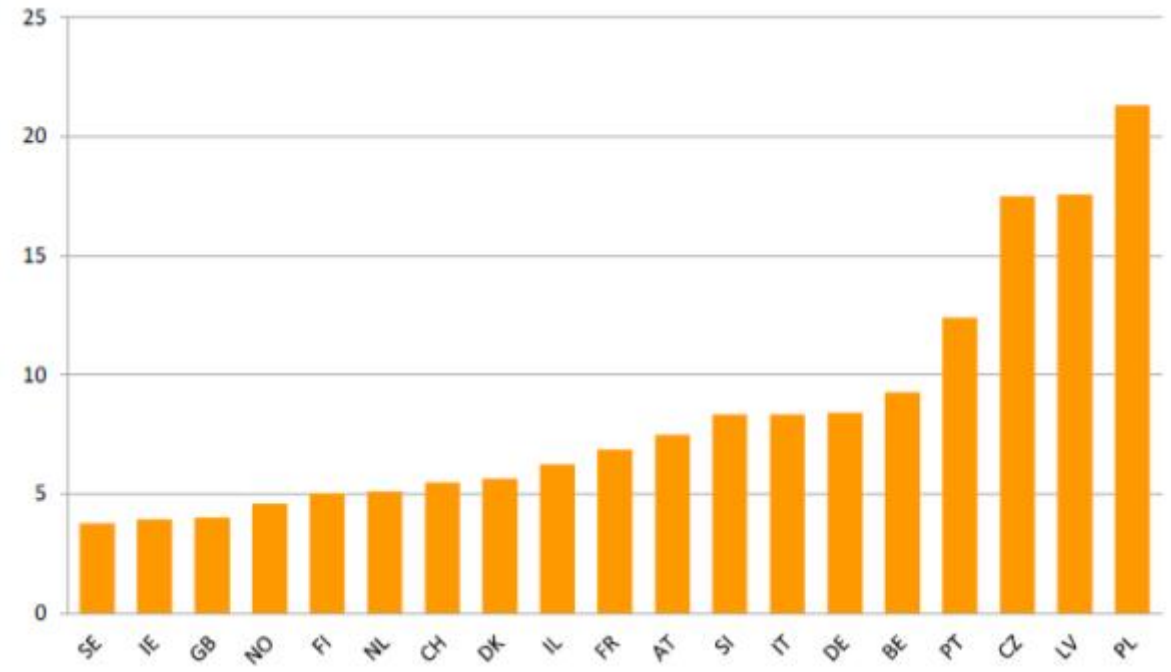
Nezisková organizace ETSC, jejíž je Centrum dopravního výzkumu, v.v.i. členem, publikuje již sedmým rokem tzv. zprávu PIN, ve které hodnotí vývoj v oblasti snižování počtu usmrcených při dopravních nehodách v zemích EU. Dále jsou v této zprávě každoročně představena dvě vybraná dopravně bezpečnostní témata. V letošním roce byla zvolena problematika bezpečnosti nákladní a hromadné osobní silniční dopravy a vztahu pohlaví a rizika v dopravě. Zveřejnění zprávy s názvem *Back on track to reach the EU 2020 Road Safety Target* je spojeno s červnovou konferencí PIN, na které je mimo jiné vyhlášena země, ve které došlo v minulém roce k výraznému zlepšení v některém z ukazatelů silniční bezpečnosti (letos se vítězem stalo Dánsko). Tento text tvoří pouze stručné shrnutí zprávy. Její kompletní verzi je možné stáhnout na adrese www.etsc.eu/PIN-publications.php.

## Vývoj ukazatelů bezpečnosti v roce 2012

Celkem bylo v zemích EU v roce 2012 při dopravních nehodách usmrceno 27 700 osob a přibližně 313 000 lidí utrpělo těžká zranění. Oproti poměrně negativnímu vývoji v roce 2011 došlo v roce 2012 ke zlepšení, když ve 27 zemích monitorovaných v rámci programu PIN bylo zaznamenáno snížení počtu usmrcených. Průměrné meziroční snížení v letech 2011 – 2012 v EU dosáhlo hodnoty 9 %. Nejvýraznější snížení vykázala Malta, Kypr, Izrael a Dánsko. Pouze ve čtyřech zemích došlo k nárůstu počtu usmrcených – ve Švýcarsku, Lucembursku, Litvě a Rumunsku. V České republice došlo ke snížení přibližně o polovinu menšímu než je průměr EU, což řadí ČR mezi ty nejméně úspěšné země (obrázek 1).




**Obrázek 2 – Procentuální změna v počtu usmrcených v letech 2001 – 2012 v zemích EU**




**Obrázek 4 – Průměrná roční procentuální změna v počtu těžce zraněných v letech 2001 - 2012**

Evropská komise představila v březnu 2013 dokument s názvem „První kroky ke strategii zaměřené na zranění – First Milestone towards an injury strategy“, ve kterém se poprvé uvádí sjednocená evropská definice těžkého zranění jako osoby s rozsahem zranění MAIS 3+. Členské země by se měly pokusit předefinovat své databáze dle tohoto návrhu do roku 2015. **Je tedy nezbytné, aby se tohoto složitého úkolu co nejdříve v ČR někdo ujal.**

# Úmrtí při nehodách s nákladními vozidly a autobusy

V roce 2011 zahynulo v zemích EU 4 254 osob při nehodách s těžkými nákladními vozidly, 3 999 osob při nehodách s lehkými nákladními vozidly (s maximální hmotností do 3,5t) a 722 osob při nehodách s autobusem nebo trolejbusem. Tyto tři kategorie nehod reprezentují celkově 29 % usmrcených zaznamenaných v roce 2011. Od roku 2001 klesá počet usmrcených u těchto nehod více než počty usmrcených celkem (6 % oproti 5,7 %), avšak počet usmrcených na počet ujetých kilometrů je vyšší než průměr pro všechny typy vozidel. Jelikož značné množství usmrcených při nehodách s nákladními automobily a autobusy tvoří osoby nacházející se mimo tato vozidla, měl by tento fakt hrát důležitou roli při výpočtu externalit pro vyjadřování skutečných nákladů přepravy zboží a pasažérů.

**Těžká nákladní vozidla**

**Obrázek 5 - Průměrná roční procentuální změna v počtu usmrcených v letech 2001 - 2011 při nehodách s nákladními vozidly těžšími jak 3,5 t**

Posádky těžkých nákladních vozidel tvoří v průměru v EU pouze 12 % obětí nehod těchto vozidel. Posádky osobních vozidel tvoří téměř 50 % obětí, zranitelní účastnící provozu 28 % (6 % motocyklisté, 7 % cyklisté a 15 % chodci). Tato čísla se od roku 2001 téměř nezměnila.

Z pohledu typu území dochází v zemích EU nejčastěji ke smrtelným nehodám těžkých nákladních vozidel v extravilánu (59 %). V intravilánu je to 28 % a na dálnicích 13 %.

Zpráva PIN upozorňuje také na problematiku nehod s usmrcením, které vznikly při provádění

pravého odbočení těžkého nákladního vozidla. Podíl nehod tohoto typu dosahuje v některých zemích až 18 % ze všech nehod nákladních vozidel s usmrcením.

**Lehká nákladní vozidla**

V letech 2001 – 2011 bylo v zemích EU zaznamenáno průměrné 4,7% roční snížení počtu nehod lehkých nákladních vozidel s usmrcením. ČR se v tomto ukazateli pohybuje mírně pod průměrem EU.

Při nehodách lehkých nákladních vozidel tvoří 30 % usmrcených posádka těchto vozidel (23 % řidič), 30 % tvoří posádky ostatních motorových vozidel a 32 % tvoří zranitelní účastníci silničního provozu (19 % chodci, 8 % motocyklisté a 6 % cyklisté).

**Autobusy**

Nehody autobusů (a trolejbusů) tvoří v EU pouze malou část nehod s usmrcením (2,4 %). Vzhledem ke své povaze však přitahují značnou pozornost veřejnosti a médií. V letech 2001 – 2011 bylo v zemích EU zaznamenáno průměrné 6,4% roční snížení počtu nehod lehkých nákladních vozidel s usmrcením. ČR se v tomto ukazateli pohybuje mírně nad průměrem EU.

Pasažéři a řidiči autobusů tvoří 14 % obětí nehod autobusů (3 % řidiči, 11 % cestující). Nejčastěji jsou oběťmi těchto nehod ostatní účastníci silničního provozu. Ve 36 % jsou to posádky ostatních motorových vozidel a ve 41 % zranitelní účastníci silničního provozu (31 % chodci, 6 % cyklisté a 5 % motocyklisté).

# Genderová problematika v bezpečnosti silničního provozu

V roce 2011 bylo na silnicích v zemích EU usmrceno 30 400 osob, z toho bylo 7 200 žen a 23 0200 mužů. Z celkové populace EU tvoří ženy 51 %, avšak z celkového počtu usmrcených pouze 24 %. Tento podíl se od roku 2001 téměř nemění. V rámci EU je ročně usmrceno v průměru 95 mužů na 1 milión mužské populace, u žen má toto číslo hodnotu 28. Tzn., že míra úmrtnosti je u mužů více než 3x vyšší než u žen. Je zřejmé, že muži nejenže vykazují větší množství nehod, ale stávají se během své řidičské kariéře dříve účastníky nehod než ženy a jsou častěji obviněni jako viníci nehod. Ženy jsou méně náchylné k riskantnímu chování a ochotněji dodržují pravidla a předpisy. Ve více jak 2/3 zemích EU došlo v letech 2001 – 2011 u žen k většímu poklesu počtu usmrcených než u mužů. Celková data pro EU uvádí pokles 6,1 % u žen a 5,8% u mužů.

# Závěr

V zemích EU došlo v roce 2012 oproti roku 2011 ke snížení počtu usmrcených o 2 661 osob. Finanční úspory dosažené tímto snížením jsou odhadovány na 5 miliard Euro. Pro úspěšné plnění cílů strategie EU pro rok 2020 by však ve sledovaném období 2011 – 2012 bylo zapotřebí snížit počet usmrcených ještě o 600 osob. I přesto je možné konstatovat, že pokud jednotlivé členské země budou trvale pokračovat ve svém úsilí zvyšovat bezpečnost silničního provozu, je možné cílů evropské strategie pro rok 2020 dosáhnout.
Rok 2012 byl v České republice prvním rokem realizace Národní strategie bezpečnosti silničního provozu pro období 2012 – 2020 (zkráceně NSBSP 2020, veškeré informace o strategii lze nalézt na www.ibesip.cz/cz/besip/strategicke-dokumenty). Stanoveného cíle snížení počtu usmrcených pro rok 2012 nebylo dosaženo, oproti předpokladu zemřelo o 33 osob více. Místo předpokládaného snížení o 22 % bylo dosaženo poklesu pouze o 18 %. Navíc se ukázalo, že tempo snižování rozdílů oproti předchozím letům zpomaluje. Pokud jde o počet těžce zraněných osob, je naopak výsledek zdánlivě dobrý, poněvadž oproti předpokladu klesl počet těžce zraněných o 90 osob. Oproti předpokládanému poklesu o 13 % došlo ke snížení o více než 15 %. Porovnáme-li však vývoj od roku 2009, vidíme, že k

neobvykle hlubokému a atypickému poklesu došlo v roce 2010 (o 21 %) a tím se zkresluje i výsledek roku 2012. Skutečný pokles v roce 2012 oproti roku 2011 byl o 106 osob, tj. o pouhé 3,3 %. Platí tedy v zásadě stejné varování jako u smrtelných následků nehod.
V roce 2009 překračovala ČR s počtem 86 usmrcených osob na 1 mil. obyvatel o 23 % průměr zemí EU, což ji řadilo na 18. místo mezi státy EU. V roce 2012 se její postavení ještě zhoršilo. Společně s Portugalskem se dělí již o 19. až 20. pozici a s počtem 71 usmrcených osob na 1 mil. obyvatel překračuje průměr zemí EU už o 29 %.