

otázka výše spolufinancování vybraných opatření u některých operačních programů, respektive možnost jejich spolufinancování z prostředků EU až do výše 80 % (ve výjimečných a zdůvodněných případech). Jednání k této otázce byla uzavřena v říjnu 2003 a následně byly zpracovány konečné finanční tabulky CSF.

Text Rámce podpory Společenství od-souhlasený oběma stranami byl dopracován na přelomu října a listopadu 2003 a následně byl odeslán do několika kol připomínkových řízení (tzv. „interservice consultation“) v rámci Evropské komise.

Faktické vyjednávání OP Infrastruktura započalo souběžně s vyjednáváním NRP/RPS. Jednání vyjednávacího týmu OP Infrastruktura (složeného ze zástupců MŽP a MD) s reprezentanty DG Regio se konala paralelně s technickými konzultacemi NRP/RPS v letních měsících a pokračovala při jednáních 28.8., 9.9. a 30.9. v Praze a v Bruselu dne 11.9. (v souvislosti se závěrečným kolem vyjednávání NRP/RPS dne 12. 9. 2003) a 22.10.

V počátcích vyjednávání šlo především o vymezení náplně Operačního programu a odstranění možných překryvů s jinými programy a s jinými nástroji financování. V případě OP Infrastruktura se jednalo zejména o vymezení vůči Fondu soudržnosti, dále vůči SRP v oblasti dopravy (cíle zásahu), vůči OP Průmysl a podnikání (energetická opatření) a OP Rozvoj venkova a multifunkčního zemědělství (protipovodňová opatření) v oblasti životního prostředí.

V rámci vyjednávání NRP/RPS byl rovněž odsouhlasen přesun částí prostředků určených pro sektor životního prostředí z příslušných Opatření SRP do OP Infrastruktura tak, aby nedocházelo k překrytí obou programů. Následně byla aktualizována a doplněna náplň příslušných Opatření OP Infrastruktura, sektor životního prostředí.

V otázce míry podpory z prostředků EU pro jednotlivá opatření Ministerstvo dopravy navrhlo zvýšenou míru podpory (80 % z prostředků EU) pro Opatření 1.1 – Modernizace tratí celostátního významu a Opatření 1.2. – Výstavba a modernizace silnic I. třídy. Ministerstvo životního prostředí navrhlo 80 % míru podpory pro všechna Opatření Priority 3. Evropská komise však tato návrhy neakceptovala v plné šíři a v rámci OP Infrastruktura byla 80 % míra podpory přiznána pouze pro Opatření 3.1.

V průběhu září a října byly na DG REGIO jako podklady pro jednotlivá jednání postupně odesílány pracovní materiály reagující na připomínky DG REGIO k textu programu. V dopravní části se jednalo zejména o upřesnění náplně jednotlivých Opatření, o zohled-

nění regionálního aspektu při výběru projektů v OP Infrastruktura, o vymezení vůči SRP v oblasti dopravy a o aktualizaci některých údajů v analytické části programu. Z obecných záležitostí obou sektorů se jednalo o problematiku indikátorů na úrovni programu a jednotlivých Opatření, o popis monitorovacího systému a o dodefinování finančních toků v rámci OP Infrastruktura. Na požadavek DG REGIO byly také přepracovány a doplněny kapitoly o ex-ante hodnocení a SEA. Dále byly provedeny některé formální úpravy tak, aby program vyhověl požadavkům EK.

Při závěrečném kole vyjednávání 22. 10. 2003 v Bruselu byla se zástupci DG REGIO detailně projednána otázka míry podpory pro jednotlivá Opatření. Česká strana požádala o jasnější definování projektů přinášejících podstatný zisk dle článku 29 z Nařízení 1260/1999. Zástupce DG REGIO předal české straně interní metodický pokyn EK ke stanovení míry podpory a ziskovosti projektů. Zástupci MD a MŽP po prozkoumání předloženého materiálu navrhli průměrnou („composite“) míru podpory pro jednotlivá Opatření, ve kterých je pravděpodobná podpora projektů generujících zisk. Projednána byla rovněž veřejná podpora pro oblast dopravní infrastruktury a aplikace příslušných předpisů v rámci OP Infrastruktura. Otevřená zůstala problematika indikátorů s tím, že po reakci DG REGIO na zasláný návrh budou tyto zapracovány do programu. Zástupci DG REGIO byli seznámeni s možností využití

prostředků v OP Infrastruktura na protipovodňová opatření. Zástupci požádali DG REGIO o zaslání konsolidované verze do OP Infrastruktura do 5.11.2003.

Dne 5. 11. 2003 byla do Bruselu zaslána konsolidovaná verze OP Infrastruktura, do které byly zapracovány reakce na připomínky EK a dosažené výsledky vyjednávání programu. Následovat by mělo několik kol připomínkových řízení (tzv. „interservice consultation“) v rámci Evropské komise. V případě, že Evropská komise nenavrhne dodatečné změny v textu Operačního programu, mělo by dojít k jeho schválení EK tak, jak byl předložen, do konce letošního roku.

Aby bylo možno čerpat prostředky strukturálních fondů prostřednictvím OP Infrastruktura, je nutné dopracovat Programový dodatek OP Infrastruktura, který bude obsahovat přesný popis jednotlivých Opatření a kritéria pro výběr projektů.

Operační program poté musí projít schválením na Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (UOHS). Vzhledem k tomu, že některá Opatření naplňují znaky veřejné podpory, nicméně povolitelné, bude nutno dotčená Opatření zařadit na Seznam probíhající veřejné podpory tj. podpory, která vznikla před vstupem České republiky do EU.

Do již připraveného Programového dodatku bude nutno zapracovat změny plynoucí z vyjednávání Operačního programu a předběžných konzultací s ÚOHS. Po dokončení musí být obsah

Priorita 1 – Modernizace a rozvoj infrastruktury celostátního významu	
Opatření 1.1	Modernizace tratí celostátního významu a důležitých železničních uzlů
Opatření 1.2	Výstavba a modernizace silnic I. třídy
Opatření 1.3	Modernizace civilních letišť nadregionálního významu
Opatření 1.4	Výstavba přístavní infrastruktury a modernizace vodních cest
Priorita 2 – Snížení negativních důsledků dopravy na životní prostředí	
Opatření 2.1	Realizace ochranných opatření na dopravní síti k zabezpečení ochrany životního prostředí
Opatření 2.2	Podpora kombinované dopravy
Opatření 2.3	Podpora zavádění alternativních paliv
Opatření 2.4	Studijní a výzkumné projekty k zabezpečování problematiky zlepšení životního prostředí z hlediska dopravy
Priorita 3 - Zlepšování environmentální infrastruktury	
Opatření 3.1	Obnova environmentálních funkcí území
Opatření 3.2	Zlepšování infrastruktury ve vodním hospodářství
Opatření 3.3	Zlepšování infrastruktury ochrany ovzduší
Opatření 3.4	Nakládání s odpady a odstraňování starých zátěží
Priorita 4 – Technická pomoc	
Opatření 4.1	Technická pomoc při řízení, realizaci, monitorování a kontrole operací OP Infrastruktura
Opatření 4.2	Ostatní výdaje technické pomoci OP Infrastruktura

Tab. 1

jednotlivých Opatření odsouhlasen Úřadem pro hospodářskou soutěž a Programový dodatek schválen Monitorovacím výborem OP Infrastruktura. Evropské komisi je nutné dodatek předložit pro informaci nejpozději tři měsíce od schválení Operačního programu. Termín, který se prozatím jeví jako realistický, je konec ledna 2004.

Pro faktické spuštění programu bude nutné, aby celý systém řízení a kontroly Operačního programu úspěšně prošel interním auditem připravenosti dle Usnesení vlády č. 678 z 7. července 2003 a posléze externím auditem. Hlavním cílem auditu připravenosti je ověřit splnění zásadních požadavků evropské legislativy z hlediska komplexního systému implementace strukturálních operací.

Snahou všech zúčastněných je dokončit přípravu všech dokumentů v co nejkratší době tak, aby dopravní sektor mohl profitovat ze strukturální pomoci Evropské unie co nejdříve. Věříme, že Operační program Infrastruktura bude kvalitním podkladem pro čerpání ze strukturálních fondů EU v programovacím období 2004 – 2006 a poslouží jako dobrý podklad i pro období další.

Aktuální návrh Operačního programu obsahuje čtyři Priority: Modernizace a rozvoj dopravní infrastruktury celostátního významu (v gesci MD), Snížení negativních důsledků dopravy na životní prostředí (v gesci MD), Zlepšování environmentální infrastruktury (v gesci MŽP) a Technická pomoc (společná priorita pro MŽP i MD).

Veškeré informace o Operačním programu a o aktuálním stavu jeho realizace lze získat na webových stránkách Řídicího orgánu OP Infrastruktura, kterým je Ministerstvo životního prostředí (www.env.cz), a na stránkách Zprostředkujícího subjektu pro sektor doprava, kterým je Ministerstvo dopravy (<http://www.mdcr.cz/cz/index03.htm>).

Sukně nebo kalhoty

Mats Lundgren, řidič autobusu v městě Umea na severu Švédska, oficiálně požádal svého zaměstnavatele o povolení řídit v šortkách, protože teplota v kabině vystoupala na 25°C. Žádost byla zamítnuta, a tak se řidič rozhodl, že bude do práce chodit v sukni, kterou předpis zaměstnavatele jako vhodný oděv povoluje.

(Zdroj: *Transport public, říjen 2003*)
(Datis-odis)

Informace o nehodovosti v silničním provozu na území České republiky za 1. pololetí 2003

pplk. ing. Josef Tesařík

Podle mínění našich i zahraničních odborníků není na našich silnicích a dálnicích v posledních letech příliš bezpečno a značná rizika tak číhají na všechny účastníky silničního provozu. Bohužel naše statistika nehod to jen potvrzuje, a tak ve statistice najdeme oběti nehod ve stáří jednoho roku a na opačné straně osoby, které již dávno překročily hranici odchodu do důchodu. Nehody si nevybírají, není před nimi úniku a je lhostejno jsme-li aktivními či pasivními účastníky silničního provozu, tedy chodcem, cyklistou, řidičem, spolujezdcem nebo jen cestujícím v prostředku hromadné přepravy. Potencionální nebezpečí nehody číhá prostě všude... Přitom souhrnné statistiky silničních obětí jsou neúprosné a signalizují, že prakticky každým rokem vymažeme z mapy naší republiky jednu velkou vesnici a jedno menší město přeměníme na obrovský lazaret.

Policii ČR bylo za prvních 6 měsíců roku 2003 nahlášeno celkem 92 895 nehod, při kterých bylo 602 osob usmrčeno, 2 357 osob těžce zraněno a 13 628 osob zraněno lehce. Odhadnutá hmotná škoda policii na místě nehody je 4 347,6 mil. Kč. Porovnání hodnot základních ukazatelů se stejným obdobím roku 2002 je následující:

Nárůst zaznamenáváme v kategorii:

- počet nehod o 5 378, tj. o 6,1%,
- počet usmrčených o 37 osob, tj. o 6,5%,
- počet lehce zraněných o 636 osob, tj. o 4,9%,
- odhad hmotné škody o 326,2 mil. Kč, tj. o 8,1 %.

Pokles zaznamenáváme pouze v kategorii:

- počet těžce zraněných o 93 osob, tj. o 3,8 %.

Nárůst počtu nehod zaznamenáváme u 74% měsíčně sledovaných nehodových položek. Největší absolutní nárůst (o 4 891 nehod) byl u nehod, které se staly na suchém povrchu vozovky, nehod za dobré viditelnosti je o 4 844 více, nehod zaviněných řidiči osobních automobilů je o 3 890 více, nehod v obci je o 3 391 více atd.

Naproti tomu, v absolutní hodnotě, nejvíce poklesly nehody na mokřem povrchu komunikace a nehody v denní době za deště – o 2 304, resp. o 604 nehod, méně; o 174 nehod bylo i srážek s chodci, nehod zaviněných z důvodu technické závady bylo o 106 méně atd.

Nárůst počtu usmrčených osob znamená u 56% měsíčně sledovaných nehodových položek, u 11% zůstal počet usmrčených na stejné úrovni a u 1/3 registrujeme pokles. Největší absolutní nárůst počtu usmrčených byl u nehod, které se staly mimo obec (o 34 osob), u nehod končících havárií je zvýšení o 34 osob, u nehod zaviněných řidiči autobusů je zvýšení o 26 osob atd.

Počty usmrčených poklesly v absolutní hodnotě nejvíce u nehod končících srážkou jedoucích vozidel (o 34 osob méně), na silnicích II. třídy se počet usmrčených snížil o 18 osob, u nehod zaviněných z důvodu nedání přednosti v jízdě se snížil o 14 osob atd.

V tab. 1 je uvedeno porovnání počtu nehod a jejich následků za posl. 15 let.

Pouze vývoj počtu těžce zraněných osob je dlouhodobě příznivý, neboť kontinuálně klesá od roku 1998 a oproti roku 1997 je cca o 20% nižší; k tomu poznamenávám, že snížení počtu těžce zraněných osob nastalo pouze u nehod v intravilánu. Naproti tomu počet usmrčených osob již druhým rokem vzrůstá a v porovnání od roku 1970 je letošní počet 5. nejvyšší, když nejvíce usmrčených registrujeme v 1. pololetí 1994 (640 usmrčených osob). Vyšší počet byl dále v roce 1997 (616 usmrčených osob), v roce 1971 (613 usmrčených) a v roce 2000 (607 usmrčených). Nejméně usmrčených pak bylo v roce 1987, kdy za prvních 6 měsíců zahynulo při nehodách jen 287 osob (jediný rok v uvedené časové řadě, kdy počet lidských obětí byl pod hranicí 300 osob). Počet usmrčených osob je tak za posledních 16 let (oproti roku 1987) více jak dvojnásobný a vývoj tohoto nehodového parametru je tak v protikladu Evropského vývoje, kde v dlouhodobém horizontu počty obětí na lidských životech klesají.

Nepříznivý vývoj zaznamenáváme i v kategorii lehce zraněných osob, neboť letošní počet je 4. nejvyšší od roku 1970. Více zraněných bylo jen v letech 1996, 1995 a 1997. Nejméně lehce zraněných bylo v roce 1982 – jen 7 088 osob, tzn. že za posledních 20 let se počet lehce zraněných osob téměř zdvojnásobil.

K velmi nepříznivému vývoji dochází i u odhadu hmotných škod, který je značně vysoký a dále se zvyšuje; oproti výchozímu roku uvedenému v tabulce je odhad hmotných škod v roce 2003 téměř 24krát vyšší. V průměru na jednu nehodu připadá škoda téměř 47 000 Kč.

1. pololetí	POČET NEHOD	USMRCENO	TĚŽCE ZRANĚNO	LEHCE ZRANĚNO	Hmotná škoda v mil. Kč
1989	35 671	388	1 741	8 965	182,13
1990	44 322	505	2 020	11 112	261,34
1991	40 342	500	1 956	9 069	363,27
1992	53 813	580	2 256	11 558	680,01
1993	69 560	582	2 408	11 751	1 260,66
1994	71 071	640	2 707	12 612	1 891,31
1995	79 518	575	2 782	13 737	2 149,59
1996	95 312	559	2 804	13 758	2 689,62
1997	93 202	616	2 964	13 671	2 749,66
1998	94 174	561	2 740	13 109	2 917,42
1999	105 350	537	2 693	12 690	3 232,44
2000	104 257	607	2 487	12 551	3 388,86
2001	85 521	516	2 483	12 723	3 675,71
2002	87 517	565	2 450	12 992	4 021,48
2003	92 895	602	2 357	13 628	4 347,65

Tab. 1 Nehody a jejich následky, porovnání od roku 1989

Viníci nehod

Nárůst počtu nehod ovlivnili především řidiči osobních a nákladních automobilů – zvýšení o 3 890, resp. o 1 259 nehod a vyšší je i počet nehod zaviněných lesní zvěří (o 209 nehod), zvýšil se i počet nehod zaviněných cyklisty - o 57 nehod atd. Pouze počet nehod zaviněných řidiči autobusů a traktorů je nižší. Počet usmrcených byl ovlivněn především zvýšením u nehod zaviněných řidiči autobusů (o 26 osob), u nehod zaviněných cyklisty je zvýšení o 12 osob, u nehod zaviněných řidiči malých motocyklů je zvýšení o 3 osoby atd.

V následující tabulce je přehled o počtech nehod a počtech usmrcených osob podle sledovaných viníků, včetně podílů na celkovém počtu.

Viník, zavinění nehody leden až červen; rok 2003	Počet nehod	tj. %	Počet usmrcených	tj. %
ŘIDIČEM MOTOROVÉHO VOZIDLA	85 547	92,1	530	88,0
ŘIDIČEM NEMOTOROVÉHO VOZIDLA	1 392	1,5	32	5,3
CHODCEM	986	1,1	31	5,1
JINÝM ÚČASTNÍKEM	122	0,1	0	0,0
ZÁVADOU KOMUNIKACE	261	0,3	0	0,0
TECHNICKOU ZÁVADOU VOZIDLA	719	0,8	2	0,3
LESNÍ, DOMÁCÍ ZVĚŘÍ	3 525	3,8	0	0,0
JINÉ ZAVINĚNÍ	343	0,4	7	1,2

Tab. 2 Viníci nehod

Nejvyšší průměrná škoda je u nehod s požárem vozidla – přes 178 000 Kč a u nehod zaviněných na dálnici, kde průměrná škoda dosahuje téměř 113 000 Kč atd. Nejnižší průměrná škoda je pak u nehod zaviněných cyklisty - necelých 8 500 Kč.

Nepríznivý vývoj následků je i u ne-

hod, kdy viník z místa nehody ujede, celkem se stalo již 8 666 těchto nehod (o 3,1% více), při nich bylo usmrceno 15 osob (o 4 osoby více) a dalších 492 osob bylo zraněno atd.

Hmotnostní kategorie	Počet nehod	Počet usmrcených	Rozdíl nehod	Rozdíl usmrcených	Index usmrcených; 1. pololetí 2002=100 %	Závažnost nehod
do 3,5 t	4 476	16	518	-5	76,2	3,6
3,6 až 10 t	2 978	11	261	-6	64,7	3,7
nad 10 t	4 247	30	875	9	142,9	7,1
nezjištěno	1 129	2	-30	1	200,0	1,8
Celkem	12 830	59	1 624	-1	98,3	4,6

Tab. 3 Porovnání vývoje v kategorii nákladních automobilů, dle jejich celkové hmotnosti.

Poznámka: Závažnost nehod = porovnání počtu usmrcených osob připadajících na 1 000 nehod (průměr ČR=6,5)

Nejhorší situace byla u nákladních automobilů kategorie nad 10t, kde došlo k největšímu nárůstu počtu usmrcených osob a tato kategorie vykazuje také nejvyšší závažnost nehod, neboť na 1 000 nehod připadá 7,1 usmrcených osob (tj. o 0,6 procentního bodu více, než je celostátní průměr). Prakticky u všech uve-

dených kategorií došlo ke zvýšení počtu nehod.

Nepríznivý vývoj zaznamenáváme především u nehod osobních automobilů s motory o objemu 1,1 až 1,4 l a v objemové třídě 2 až 3 l, kde nastal největší nárůst počtu usmrcených osob – o 15, resp. o 5 osob. Největší nebezpečnost nehod je v objemové třídě nad 3 litry, kde na 1 000 nehod připadá 11,8 usmrcených osob. Průměrná hodnota tohoto ukazatele u osobních automobilů v 1. pololetí 2003 je 6,4 usmrcených, tj. o 0,3 procentního bodu příznivější hodnota než v loňském pololetí.

Počet nehod vzrostl především u nehod zaviněných řidiči motocyklů objemové třídy 460 až 850 a 860 až 1 250 ccm – o 50, resp. o 24 nehod. Počet usmrcených osob vzrostl v okrajových třídách, kde je také nejvyšší závažnost nehod. Průměrná hodnota závažnosti nehod se oproti loňskému 1. pololetí snížila o 8,3 procentního bodu, přesto je více jak sedmkrát vyšší než např. u osobních automobilů.

Hlavní příčiny nehod

V tabulce 6 jsou uvedeny hlavní příči-

ny nehod řidičů motorových vozidel v 1. pololetí 2003. Nejčastější příčinou nehod je stále nesprávný způsob jízdy, na který připadá přes 64% nehod řidičů motorových vozidel, dalších více jak 17% nehod zavinili řidiči motorových vozidel z důvodu nedání přednosti v jízdě, přes 16% jde na konto nepřiměřené rychlosti jízdy a 2,3% připadá na nesprávné předjíždění atd. Prvenství v počtu usmrcených osob stále patří nepřiměřené rychlosti jízdy - 234 osob, tj. přes 44% z celkových následků nehod řidičů motorových vozidel.

Oproti stejnému období loňského roku se počet nehod zvýšil u všech hlavních příčin a největší absolutní nárůst byl u nesprávného způsobu jízdy a nepřiměřené rychlosti - o 2 686, resp. o 1 900 (tj. o 5,5%, resp. o 15,6%).

Počet usmrcených je oproti loňskému pololetí vyšší pouze u nesprávného způ-

Objemová třída	Počet nehod	Počet usmrcených	Rozdíl nehod	Rozdíl usmrcených	Index usmrcených 1. pololetí 2002=100 %	Závažnost nehod
Do 1 litru	2 890	16	22	-2	88,9	5,5
1,1 až 1,4 l	26 615	161	860	15	110,3	6,0
1,5 až 1,9 l	19 798	121	2 055	-20	85,8	6,1
2 až 3 l	9 843	78	814	5	106,8	7,9
nad 3 l	425	5	-17	2	166,7	11,8
nezjištěno	3 253	0	792	-9	0,0	0,0
Celkem						6,4

Tab. 4 Porovnání vývoje v kategorii osobních automobilů, členění dle objemu válců

Objemová třída	Počet nehod	Počet usmrcených	Rozdíl nehod	Rozdíl usmrcených	Závažnost nehod
do 150 ccm	65	5	0	2	76,9
160 - 450 ccm	174	3	-20	-2	17,2
460 - 850 ccm	351	15	50	0	42,7
0,86 - 1,25 l	147	10	24	-6	68,0
nad 1,26 litru	19	1	-3	1	52,6
nezjištěno	29	2	14	2	69,0
Celkem					45,9

Tab. 5 Porovnání vývoje v kategorii motocyklů, členění dle objemu válců

Hlavní příčina nehody leden až červen; rok 2003	Počet nehod	tj. %	Počet usmrcených	tj. %
NEPŘÍMĚŘENÁ RYCHLOST	14 068	16,4	234	44,2
NESPRÁVNÉ PŘEDJÍŽDĚNÍ	1 965	2,3	26	4,9
NEDÁNÍ PŘEDNOSTI	14 688	17,2	68	12,8
NESPRÁVNÝ ZPŮSOB JÍZDY	54 826	64,1	202	38,1

Tab. 6 Hlavní příčiny nehod řidičů motorových vozidel

Pořadí	DESET nejčtetnějších příčin nehod řidičů motorových vozidel leden až červen - rok 2003	Počet nehod
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	16 120
2.	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	14 223
3.	nesprávné otáčení nebo couvání	9 288
4.	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	7 893
5.	nezvládnutí řízení vozidla	5 758
6.	nedání přednosti upravené dopravní značkou „DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!“	4 878
7.	vjetí do protisměru	3 182
8.	nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	3 136
9.	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	2 238
10.	nedání přednosti při odbočování vlevo	2 107

Tab. 7. DESET nejčtetnějších příčin nehod řidičů motorových vozidel

sobu jízdy - zvýšení o 41 osob (tj. o 25,5%). U ostatních hlavních příčin zaznamenáváme nižší počty usmrcených - u nedání přednosti v jízdě o 14 osob a u nesprávného předjíždění a u nepřímě-
řené rychlosti jízdy shodně o 2 osoby.

V následujících tabulkách je uvedeno 10 nejčtetnějších a 10 nejtragičtějších příčin nehod řidičů motorových vozidel. Nejvíce nehod připadá na nevěnování potřebné pozornosti řízení vozidla a tato

příčina se tak objevuje téměř u 19% nehod řidičů motorových vozidel, následuje nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem - téměř 17% z nehod řidičů, nesprávné otáčení nebo couvání - 11% z nehod řidičů atd.

V porovnání s loňským 1. pololetím se zvýšil počet nehod zaviněných:

- nepřízpůsobením rychlosti stavu vozovky - o 1 357 nehod,

- nedodržením bezpečné vzdálenosti za vozidlem - o 1 160 nehod,
- nevěnováním potřebné pozornosti řízení vozidla - o 1 783 nehod,
- nezvládnutím řízení vozidla - o 814 nehod atd.

Ke snížení počtu nehod došlo u nehod zaviněných:

- vyhýbáním bez dostatečného bočního odstupu - o 197 nehod,
- nedáním přednosti při otáčení nebo couvání - o 124 nehod,
- nesprávné uložení nákladu - o 73 nehod atd.

Nejtragičtější příčinou bylo nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky (zatačka, křižovatka apod.) - 88 usmrcených osob, následuje vjetí do protisměru - 70 usmrcených, nevěnování potřebné pozornosti řízení vozidla - zahynulo 58 osob atd.

Počet usmrcených, v porovnání s loňským 1. pololetím, byl vyšší u nehod zaviněných:

- nezvládnutím řízení vozidla - o 16 osob,
- vjetím do protisměru - o 12 osob,
- nedodržením bezpečné vzdálenosti za vozidlem - o 8 osob atd.

Pokles registrujeme především u nehod zaviněných z důvodu:

- nedání přednosti upravené dopravní značkou „DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ!“ - o 11 osob
- nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu - o 9 osob
- nepřízpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu - o 8 osob atd.

Při nehodách zaviněných řidiči motorových vozidel z důvodu neumožnění nerušeného a bezpečného přejetí vozovky chodci, přecházejícímu po vyznačeném přechodu, byli v roce 2000 (první pololetí) usmrceni 3 chodci, v roce 2001 bylo usmrceno již 13 chodců a v roce 2002 bylo usmrceno 14 chodců. V roce 2003 bylo usmrceno 5 chodců a dále bylo těžce zraněno 85 chodců (o 19 méně než v roce 2002) a dalších 276 bylo zraněno lehce (o 19 chodců méně). Oproti předchozímu roku se počet těchto nehod snížil o 58 na celkových 349 nehod.

Místa nehod

V tabulce je uvedeno členění nehod podle místa, tj. zda k nehodě došlo v obci nebo mimo obec, včetně porovnání se stejným obdobím minulého roku. Index rok 2002=100 %.

V obci je vyšší - počet nehod o 3 391, počet usmrcených o 2 osoby, počet lehce zraněných o 244 osob a odhad hmotných škod - o 221 mil. Kč.

Mimo obec je vyšší - počet nehod o 1 987, počet usmrcených o 35 osob,

počet těžce zraněných o 73 osob, počet lehce zraněných o 392 osob a odhad hmotných škod - o 105,1 mil. Kč.

Na dálnici je vyšší - počet nehod o 90, počet usmrčených o 4 osoby, počet těžce zraněných o 5 osob, počet lehce zraněných o 11 osob a odhad hmotných škod - o 9,9 mil. Kč.

Druh komunikace

Z celkového počtu se téměř každá čtvrtá nehoda (25,9%) stala na místních komunikacích, každá pátá na komunikační síti velkých měst, více jak každá šestá (17,1%) pak na silnicích I. třídy atd. Oproti roku 2002 se uvedené podíly, charakterizující členění nehod podle komunikačního prostoru, prakticky nezměnily. Na všech druzích komunikací došlo k nárůstu počtu nehod a největší absolutní nárůst je na místních komunikacích a na silnicích III. třídy (o 12,7%) atd.

Nejvíce usmrčených stále připadá na silnice I. a II. třídy (234, resp. 133 osob, nebo také 38,9%, resp. 22,1% z celkového počtu usmrčených). Počet usmrčených byl nižší pouze na silnicích II. třídy a na vybrané komunikační síti velkých měst - o 18, resp. o 2 osoby. Největší nárůst registrujeme na silnicích III. třídy a na místních komunikacích - shodně o 17 osob, na silnicích I. třídy je zvýšení o 13 osob, na účelových komunikacích o 6 osob a na dálnicích o 4 osoby.

Z porovnání závažnosti nehod, vyjádřené počtem usmrčených připadajících na 1 000 nehod vyplývá, že nejhorší hodnota tohoto ukazatele je na silnicích I. třídy, kde na 1 000 nehod připadá 14,8 usmrčených, na dálnicích - 11,2 usmrčených (tj. o 1,5 procentního bodu více), na silnicích II. třídy má tento ukazatel hodnotu - 10,5 usmrčených (o 2,1 procentního bodu méně) atd. Nejpříznivější hodnota je na účelových komunikacích - 1,9 usmrčených na 1 000 nehod. Průměrná hodnota tohoto ukazatele v 1. pololetí 2003 je 6,5 usmrčených osob připadajících na 1 000 nehod (oproti pololetí 2002 je hodnota tohoto ukazatele o 0,1 procentního bodu vyšší).

Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu

Pod vlivem alkoholu bylo zaviněno celkem 4 475 nehod (tj. 5,1% z celkového počtu), při kterých bylo 51 osob usmrčeno a 2 309 zraněno. Oproti loňskému období je počet nehod vyšší o 165 (tj. o 3,8%), počet usmrčených je nižší o 8 osob a počet zraněných je vyšší

Pořadí	DESET nejtragičtějších příčin nehod řidičů motorových vozidel leden až červen - rok 2003	Počet usmrčených osob
1.	nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	88
2.	vjetí do protisměru	70
3.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	58
4.	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	52
5.	nezvládnutí řízení vozidla	37
6.	nepřízpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	31
7.	nedání přednosti upravené dopravní značkou „DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ !“	16
8.	jiný druh nesprávné jízdy	16
9.	překročení předepsané rychlosti stanovené pravidly	16
10.	nedání přednosti upravené dopravní značkou „STŮJ, DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ !“	14

Tab. 8 DESET nejtragičtějších příčin nehod řidičů motorových vozidel

Místo nehody leden až červen - rok 2003	Počet nehod	Počet usmrčených	Počet těžce zraněných	Počet lehce zraněných	Hmotná škoda v mil. Kč
V OBCI	68 217	207	1 178	8 295	2 719,49
Index rok 2002=100 %	105,2	101,0	87,6	103,0	108,8
MIMO OBEC	24 678	395	1 179	5 333	1 628,16
Index rok 2002=100 %	108,8	109,7	106,6	107,9	106,9
z toho DÁLNIČE	1 956	22	49	236	220,09
Index rok 2002=100 %	104,8	122,2	111,4	104,9	104,7

Tab. 9 Místa nehod

K r a j leden až červen - rok 2003	Počet nehod	Index	Počet usmrčených	Index	Rozdíl usmrčených
HLAVNÍ MĚSTO PRAHA	17 672	105,3	27	96,4	-1
STŘEDOČESKÝ	11 771	105,0	99	94,3	-6
JIHOČESKÝ	6 674	109,1	72	94,7	-4
ZÁPADOČESKÝ	8 942	108,4	55	125,0	11
SEVEROČESKÝ	10 142	102,9	75	119,0	12
VÝCHODOČESKÝ	9 585	103,9	92	131,4	22
JIHOMORAVSKÝ	13 829	104,5	101	102,0	2
SEVEROMORAVSKÝ	14 280	111,1	81	101,3	1

Tab. 10 Nehody v krajích

o 27 osob. Nejvyšší podíl těchto nehod byl na území Jihočeského a Severočeského kraje - 5,92%, resp. 5,87%. Počet usmrčených při těchto nehodách představuje 8,5% z celkového počtu. Tento podíl byl nejvyšší na území Severočeského kraje, kde dosáhl hodnoty 16,2% (to znamená, že v průměru každá 6. usmrčená osob jde na účet těchto nehod) atd. Nejvíce usmrčených bylo na území Severočeského a Východočeského kraje, kde při těchto nehodách zahynulo 12, resp. 11 osob. Vysoký počet usmrčených - 10 osob byl při nehodách na území Středočeského a Jihomoravského kraje atd.

Řidiči osobních automobilů zavinili 3 673 těchto nehod (+ 174 nehod), cyklisté - 301 nehod, řidiči nákladních auto-

řidičů osobních automobilů	215
chodců	118
spolujezdců v os. automobilech	115
cyklistů	53
řidičů motocyklů	34
cestujících v autobusech	22
řidičů nákladních automobilů	21
spolujezdců na motocyklech	7
řidičů malých motocyklů	6
spolujezdci v nákladních automobilech atd.	4

Tab. 11 Souhrnné následky podle jednotlivých kategorií

bilů - 208 nehod, chodci - 128 nehod, řidiči motocyklů - 82 (+ 9 nehod), řidiči malých motocyklů - 45 nehod (- 19 nehod) atd. Přitom nejvyšší podíl těchto nehod byl u cyklistů a u řidičů malých motocyklů - 22,6%, resp. 16,5% atd.

Výše podílu těchto nehod je odvislá i od denní doby – v noční části dne představují tyto nehody 12 % z celkového počtu, v denní části dne pak jen necelá 3 %.

Nehody v krajích

Podíl jednotlivých krajů na nehodovosti v ČR a porovnání s loňským obdobím je v tabulce 10. Nejvíce nehod – 17 672, bylo policií zaregistrováno na území hl. m. Prahy a nejméně pak na území Jihočeského kraje – 6 674 nehod.

Ve všech krajích byl počet nehod vyšší než v 1. pololetí 2002 a největší relativní nárůst je na území Severomoravského a Jihočeského kraje – zvýšení o 11,1 %, resp. o 9,1 % atd. Počet usmrcených byl nižší na území 3 krajů – Jihočeského, Středočeského a hl. m. Prahy. Největší nárůst, vyjádřený v absolutní i relativní hodnotě, byl na území Východočeského kraje – o 22 osob, tj. o 31,4 % atd.

Z porovnání závažnosti nehod, vyjádřené počtem usmrcených připadajících na 1 000 nehod vyplývá, že nejhorší hodnota tohoto ukazatele je na území Jihočeského kraje, kde na 1 000 nehod připadá 10,8 usmrcených, na území Východočeského kraje – 9,6, na území Středočeského kraje má tento ukazatel hodnotu – 8,4 atd. V tomto směru nejpříznivější situace je na území hl. m. Prahy, kde na 1 000 nehod připadá jen 1,5 usmrcených osob. Průměr ČR má hodnotu 6,5 usmrcených osob na 1 000 nehod a to znamená, že oproti předchozímu statistickému období se tento ukazatel zhoršil o 0,1 procentního bodu.

Časové údaje o nehodách

Ze statistického souboru nehod vyplývá, že na pátku připadá stále nejvyšší počet nehod, v pořadí četnosti následují pondělky, středy atd. Oproti roku 2002 přibýlo nehod ve všech dnech týdne a největší absolutní, ale i relativní zvýšení registrujeme u pondělních a středečních nehod – o 2 484, resp. o 1 667 (tj. o 18,7 %, resp. o 12,7 %).

Primát počtu usmrcených mají sobotní nehody, kdy bylo usmrceno již 121 osob (tj. o 11 osob, resp. o 10 % více než v roce 2002); v pořadí četnosti následují pátky (102 usmrcených) a pondělky (90 usmrcených) atd. Oproti 1. pololetí 2002 bylo méně usmrcených pouze při nedělních a pátečních nehodách (o 9, resp. o 6 osob, tj. o 12,3 %, resp. o 5,6 %). Největší nárůst počtu usmrcených registrujeme při pondělních nehodách – o 19 osob (tj. o 26,8 %), při středečních a sobotních nehodách je zvýšení shodně o 11 osob atd.

Nejvyšší závažnost nehod (tj. počet usmrcených osob připadajících na 1 000 nehod) zaznamenáváme u sobotních ne-

hod, kde tento ukazatel má hodnotu 11,4 a vysokou hodnotu tohoto ukazatele zaznamenáváme i u nedělních nehod – 7,7 usmrcených na 1 000 nehod. Nejnižší hodnota připadá na úterní nehody – 5,0 usmrcené osoby na 1 000 nehod.

Nejvíce nehod v letošním roce bylo zatím v červnu a v květnu – 16 754, resp. 16 109 nehod a také lednový počet nehod překročil 16 000 hranici; nejméně nehod bylo zatím nahlášeno v březnu – 13 627. Oproti loňskému roku bylo pouze březnových nehod – o 363; nehod nejvíce přibýlo v dubnu a v únoru (o 1 819, resp. o 1 756 nehod) atd.

Nejvíce obětí na životech bylo při červnových nehodách – 143 usmrcených osob. Oproti roku 2002 bylo méně usmrcených při nehodách v únoru, v březnu a v květnu (o 18, resp. o 4, resp. o 2 osoby) a naopak usmrcených nejvíce „přibýlo“ při lednových a červnových nehodách (o 40, resp. o 14 osob). Lednový a červnový počet usmrcených osob je za posledních 33 let 3. nejvyšší.

Nejvyšší závažnost nehod (tj. počet usmrcených osob připadajících na 1 000 nehod) zaznamenáváme u červnových nehod, kde tento ukazatel má hodnotu 8,54 usmrcených a vysokou hodnotu tohoto ukazatele zaznamenáváme i u květnových nehod – 6,64 usmrcených na 1 000 nehod. Nejnižší hodnota připadá na únorové nehody – 4,35 usmrcené osoby.

Nejhorším dnem hodnoceného období je pondělí 7. dubna, kdy policii nhlášený počet nehod letos poprvé překročil hranici 1 000 nehod a dosáhl počtu 1 174 nehod. Nejhorším červnovým dnem byla středa 18., kdy se stalo 734 nehod. V průměru na jeden den 1. pololetí 2003 připadalo 503 nehod.

Nejtragičtějším dnem hodnoceného období byla sobota 8. března, kdy při nehodách zahynulo 20 lidí (jeden z nejtragičtějších dní v historii české statistiky nehod, pozn.: jen při nehodě autobusu zahynulo 19 lidí), dále sobota 19. dubna, kdy zahynulo 11 lidí a dalším velmi tragickým dnem byla neděle 29. června, kdy zahynulo 10 lidí. V průměru na jeden den hodnoceného období připadají 3,33 usmrcené osoby. V tomto období bylo jen 18 dnů, kdy při nehodách nepřišel nikdo o život.

Souhrnné následky podle jednotlivých kategorií

Z celkového počtu 602 lidí, kteří přišli o život při nehodách v silničním provozu v 1. pololetí 2003, bylo:

- z celkového počtu osob usmrcených při nehodách v silničním provozu bylo 17 dětí (o 1 usmrcené dítě více než v 1. pololetí 2002), z toho bylo 10 chodců

(+ 7 usmrcených dětí), 7 spolujezdců (- 3 usmrcené děti) a žádný cyklista.

- Největší absolutní nárůst počtu usmrcených byl v kategorii řidič osobního automobilu a cestující v autobusech – shodně o 22 osob a dále v kategorii chodec – o 11 osob, v kategorii řidič nákladního automobilu – o 7 osob atd. Nejvíce se snížil počet usmrcených spolujezdců v osobních automobilech a řidičů motocyklů – o 15 osob, resp. o 10 osob atd.

Závěr

Nepříznivý vývoj (nárůst) počtu usmrcených osob, v porovnání s prvním pololetím roku 2002, zaznamenáváme především u nehod následujících kategorií viníků nehod:

- u nehod zaviněných řidiči autobusů (+ 26 osob),
- u nehod zaviněných cyklisty (+ 12 osob),
- u nehod zaviněných řidiči malých motocyklů (+ 3 osoby),
- u nehod zaviněných řidiči, kteří z místa nehody ujeli (+ 4 osoby),
- u nehod zaviněných chodci (+ 3 osoby) atd.

Tento nárůst se projevil především:

- u nehod zaviněných nesprávným způsobem jízdy (+ 41 osob),
- u nehod, které se staly v noci, v místě bez veřejného osvětlení (+ 41 osob),
- u nehod, které se staly mimo obce (+ 35 osob),
- u nehod, které skončily havárií vozidla (+ 34 osob),
- u nehod, které se staly na suchém povrchu vozovky (+ 32 osob),
- u nehod, které skončily srážkou s pevnou překážkou (+ 25 osob),
- u nehod, které se staly v pondělí (+ 19 osob),
- u nehod na silnicích III. třídy (+ 17 osob),
- u nehod, které se staly na místních komunikacích (+ 17 osob),
- u nehod na silnicích I. třídy (+ 13 osob),
- u nehod, které se staly v sobotu (+ 11 osob),
- u nehod, které se staly ve středu (+ 11 osob),
- u nehod, které skončily srážkou s chodcem (+ 11 osob) atd.

Informace o konečné bilanci roku 2003, který byl absolutně nepříznivý, uveřejníme v některém čísle revue Doprava v roce 2004.