

Vyhodnocení míry rizika na pozemních komunikacích ČR

Ladislav Skácal

Pro celkový přehled o stavu nehodovosti na pozemních komunikacích (dále PK) v ČR provedeme krátké srovnání se zahraničím.

Parametry dopravní nehodovosti dosahují v ČR rekordních hodnot a zatím není velká naděje na výraznější obrát k lepšímu. Na českých silnicích zemřelo za posledních deset let přes třináct tisíc lidí. Celospolečenské ztráty v důsledku dopravních nehod přesahují nyní ročně padesát miliard korun.

Nehodovost na PK v ČR v roce 2004 a 2005 vykazuje zlepšení. V roce 2004 byl pokles počtu usmrcených oproti roku 2003 o 7,9 %, v roce 2005 byl pak pokles počtu usmrcených oproti roku 2004 o 7,2 % (oba tyto roky jsou to usmrcení do 24 hodin po dopravní nehodě). K pozitivnímu vývoji v poslední době přispělo množství preventivních akcí. Kromě policejních kontrol i kampaně za nepřekračování povolené 50kilometrové rychlosti v obcích, či realizace projektů Zdravá města, Bezpečná komunita a Dny bez úrazů atd.

I když v posledních dvou letech pozorujeme pozitivní vývoj, stále se naše republika drží mezi státy s nejhorsími výsledky v oblasti bezpečnosti provozu na PK a není vůbec důvod k nějakému velkému optimismu.

Tyto skutečnosti vyjadřuje Graf 1. (viz barevná příloha C uvnitř čísla)

Graf 1 jsem aktualizoval o nová data z databáze IRTAD. Znázorňuje vývoj poměru usmrcených v silničním provozu na jízdni výkon (10 exp 9 vozidlokm) v letech 1980 – 2004. Data za rok 2005 doposud nejsou k dispozici. Tento graf dokazuje, že v situace v naší republice je opravdu velmi vážná. Vyspělé státy s vysokými jízdni výkony mají v posledních letech tento ukazatel mnohem menší než ČR (Velká Británie a Švédsko v roce 2004 dokonce méně než 1/4). Na příkladu Rakouska, které v roce 1980 mělo vyšší riziko usmrcení v silničním provozu jako Česká republika a během následujícího období se mu podařilo docílit hodnot srovnatelných s vyspělými státy EU (v roce 2004 asi 1/3 hodnoty ČR), lze dokumentovat, že je možné v relativně krátkém období dospět k podobným standardům.

Podobných grafů, které dokazují špatné postavení ČR v dopravní nehodovosti na PK je možno publikovat více.

Pozn.: Zdrojem dat pro grafy a textovou část je mezinárodní databáze dopravní nehodovosti IRTAD, Policejní prezidium ČR a ŘSD ČR.

Jeden z největších problémů na našich silnicích vidíme v nepřiměřených rychlostech některých našich řidičů.

Podobně tak jako v posledních letech, v roce 2005 u 16,8 % nehod s nepřiměřenou rychlostí bylo usmrceno na našich PK 481 osob (do 24 hodin po dopravní nehodě), což činí 47,4 % z celkového počtu usmrcených na PK ČR.

Pozn.: Více k této problematice v Dopravě 4/2005 v článku „Kdy skončí hazardování na našich silnicích“.

Uvádím zde jako jeden z příkladů nezájmě našich řidičů měření rychlosti pracovníky Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD ČR). Toto měření jsem již publikoval. Domnívám se, že je velmi vypovídající a proto ho uvádím opět.

V období od 1. do 10. dubna 2005 provedlo ŘSD ČR průzkum měření rychlosti na jednom z úseků dálnice D1. I když všichni známe nekázeň našich řidičů, výsledky tohoto průzkumu jsou zarážející. Mezi nejčastější dopravní přestupky patří vysoká rychlost – někdy i nad 250 km/hod, nedodržování dopravních předpisů a nebezpečné předjíždění. Hroživá je také bilance, kolik řidičů překračuje povolenou maximální rychlost o mnoho desítek km/hod. Za deset dní projelo v uvedeném úseku 192 vozidel rychleji než 190 km/hod.

Z celkového počtu projetych vozidel předepsanou rychlost porušilo celkem asi 25 % vozidel. Kdyby se měřila pouze osobní vozidla tak celkové procento bude ještě vyšší.

Výsledky měření rychlostí vozidel v CDV

Pracovníci našeho ústavu průběžně provádí kontrolní měření rychlostí vozidel. Uvádím jen některé závěry z těchto mnoha měření.

V Brně vedle nástupního ostrůvku naměřili rychlost osobního auta 105 km/hod. a v obci dokonce rychlost 160 km/hod. V obou uvedených případech zde nebyla nijak upravená rychlost, tzn. povolená rychlost v těchto lokalitách byla 50 km/hod.! Na dálnici byl naměřen „rekord“ 205 km/hod. Tato měření jsou vždy jen vzorky provozu v určitém časovém a lokálním výběru, přesto se však domníváme, že ukazují na celkový stav nekázně našich řidičů. Tak např. v intravilánu (povolen 50 km/hod.) byly ve 4 lokalitách naměřeny max. rychlosti vysoce nad 100 km/hod., max. rychlost (jak již jsem uvedl výše) 160 km/hod.

Měření bylo prováděno pro všechna jezdoucí vozidla. Kdybychom se zaměřili jen na osobní vozidla, tak měření vyzní ještě hůře.

Krátce uvedu výsledky měření rychlostí na PK pracovníky CDV v roce 2005.

Rychlosti v intravilánu – měření v roce 2005

V roce 2005 byly v intravilánu sledovány rychlosti na 15 lokalitách (komunikace I. třídy a II. třídy a místní komunikace ve městech nad 30 tisíc obyvatel). *Pozn.: komunikace III. třídy – nejsou sledovány*

Nejvyšší rychlosti byly naměřeny na silnicích I. třídy, kde 83 % vozidel překračovalo maximální dovolenou rychlost a změřená průměrná rychlost byla 59 km/h. Rychlost V 85 % - rychlost, kterou nepřekročí 85 % vozidel byla 69 km/h. Jednalo se převážně o lokality v malých průjezdních obcích. Ve větších městech (nad 30 tisíc obyvatel) byly naměřené rychlosti až o 20 km/h nižší. K překračování maximální dovolené rychlosti docházelo zde pouze u 11 % vozidel.

Rychlosti v extravilánu – měření v roce 2005

V roce 2005 byly v extravilánu sledovány rychlosti na 22 lokalitách (komunikace I. třídy a II. třídy). *Pozn.: komunikace III. třídy – nejsou sledovány*

Na obou kategoriích komunikací byly zjištěné přibližně stejné průměrné rychlosti (76 km/h u silnic I. třídy a 77 km/h u silnic II. třídy) i rychlosti V 85 % (92 km/h u silnic I. třídy a 90 km/h u silnic II. třídy). K překračování maximální dovolené rychlosti docházelo u 23 % řidičů na silnicích I. třídy a u 18 % řidičů na silnicích II. třídy.

Rychlosti na dálnicích a rychlostních komunikacích – měření v roce 2005

V roce 2005 byly na dálnicích sledovány rychlosti na 12 lokalitách. Průměrná rychlost na dálnicích dosahovala hodnoty 108 km/h a rychlost V85% hodnoty 124 km/h. Maximální dovolenou rychlost překračovalo 39% vozidel.

Prognóza míry rizika na PK v ČR

Několanásobně větší problém než na dálnicích představuje bezpečnost na ostatních komunikacích, kterým není věnována taková mediální pozornost. Bylo to potvrzeno následujícím podrobným porovnáním míry rizika na PK v ČR podle dopravního výkonu dle ukazatelů hlavních aspektů dopravní nehodovosti na 100 mil. vozokm podle jednotlivých druhů PK v ČR (Dálnice, silnice I., II. a III. třídy, celkem 7 srovnávacích grafů).

Graf 2 až Graf 8 uvádí porovnání míry rizika na PK v ČR. (viz barevná příloha C a D uvnitř čísla)

- Graf 2 ČR nehody celkem (1985 - 2004, podíl na 100 mil. vozokm)
- Graf 3 ČR nehody s usmrcením (1985 - 2004, podíl na 100 mil. vozokm)
- Graf 4 ČR nehody s těžkým zraněním (1985 - 2004, podíl na 100 mil. vozokm)

- Graf 5_ČR_nehody s lehkým zraněním (1985 - 2004, podíl na 100 mil. vozokm)
- Graf 6_ČR_usmrcení do 24 hodin (1985 - 2004, podíl na 100 mil. vozokm)
- Graf 7_ČR_těžce zranění (1985 - 2004, podíl na 100 mil. vozokm)
- Graf 8_ČR_lehce zranění (1985 - 2004, podíl na 100 mil. vozokm).

Ze všech provedených srovnání je jednoznačně zřejmé, že na dálnicích České republiky je několikrát menší míra rizika než na ostatních pozemních komunikacích.

V zahraničních rozbořech a studiích k této problematice jsou uváděny závěry, že počty usmrcených na dálnicích zůstávají z dlouhodobého pohledu ve většině zemí i přes výrazný nárůst dopravních výkonů poměrně stabilní.

Všeobecně také platí, že bezpečnost na dálnicích (vzhledem k dopravním výkonům ve vozokm) je ve srovnání s ostatními typy silnic nejvyšší. Proto z tohoto hlediska znamená přechod části dopravy na dálniční síť pozitivní změnu (viz např. materiál „Verkehrssicherheit auf europäischen Autobahnen“, autorů Andreas Schepers a Susanne Reichwein, Strassenverkehrstechnik 3/2004).

Pro dokreslení uvádím počty usmrcených osob na jednotlivých PK ČR v roce 2005:

Nejvíce usmrcených bylo při nehodách zaviněných na silnicích I., II. a III. třídy. Počty usmrcených osob při nehodách na silnicích I. třídy tak představují 39 % z celkového počtu usmrcených, na silnici II. třídy připadá 22,3 % usmrcených, na silnici III. třídy – 16,8 % usmrcených apod. Oproti roku 2004 byl počet usmrcených vyšší pouze na silnicích III. třídy (o 1,1 %). Největší relativní pokles byl na dálnicích (o 32,1 %) a na vybrané komunikační síti velkých měst (o 14 %).

Podíl užívání bezpečnostních pásů na dálnicích a ostatních PK

Podíl užívání bezpečnostních pásů představuje kvalitativní měřítko hodnocení míry rizika provozu na pozemních komunikacích. Se zvýšením stupně užívání pásů se snižuje riziko možného zranění. Ačkoliv povinnost užívání pásů v osobních automobilech platí ve všech evropských zemích, podíl jejich používání v jednotlivých zemích se liší, což je dáno jednak historickým vývojem (dobou zavedení), jednak odlišným zákonodárstvím, způsobem a intenzitou policejní kontroly a postihu. Ve většině zemí byla tato povinnost zavedena během 70. let, po čemž tato míra rychle stoupla (v Japonsku např. až v r. 1985). Zavedení této povinnosti přineslo současně ve většině zemí (zejména ve Francii a v Německu) silné snížení počtu usmrcených na dálnicích. Další zvýšení míry užívání pásů následovalo např. po zvýšení pokut (Německo a Rakousko v 80. letech). Jednou dosaženou úroveň se ve většině zemí podařilo udržet, ale za

tímco např. v Německu, Francii a Švédsku se blíží 100 %, v jiných zemích je podstatně nižší (Rakousko 77 %, Maďarsko 62 %, ČR nyní už 81 %).

Tato výše uvedená část je upravený překlad z materiálu „Verkehrssicherheit auf europäischen Autobahnen“, autorů Andreas Schepers a Susanne Reichwein, Strassenverkehrstechnik 3/2004.

Pozn.: Situace na dálnicích ČR je podrobně popsána v článku „Nehodovost na dálnicích ČR“ v Dopravě 5/2005

Větší riziko v ČR však představuje podceňování používání bezpečnostních pásů v intravilánu a na zadních sedadlech, kde míra poutání u nás je velmi malá.

Pozn.: Více k této problematice v Dopravě 3/2005 v článku „Mezinárodní výzkumy používání bezpečnostních pásů“

Závěr

Bylo vyhodnoceno a prokázáno, že riziko usmrcení v provozu na dálnicích v České republice ve srovnání s průměrnou mírou tohoto rizika na celé silniční síti je v České republice na dálnicích nejmenší.

Hlavní příčinou naší neschopnosti výrazně zlepšit nepříznivý trend nehodovosti na českých silnicích je možno spatřit ve velmi nízkém vědomí celospolečensky rizikového chování řidičů. Každý účastník silničního provozu se může dnes a denně přesvědčit o obrovském poklesu kázně řidičů i chodců, o nízkém dodržování dopravních předpisů, nárůstu agresivity řidičů a majitelů silných aut, velmi malém používání bezpečnostních pásů atd.

Taktéž víme, že dnes oproti době před revolucí, je mnohem vyšší počet usmrcených osob v extravilánu. V letech 1978 – 1990 křivky usmrcených osob v intravilánu a extravilánu v ČR byly skoro totožné. Po roce 1990 vlivem výše uvedených faktorů a vlivů (nepřiměřených rychlostí, nekázně, agresivní jízdy a samozřejmě i jiných) je patrný obrovský nárůst usmrcených osob v extravilánu. Např. v roce 2000 zahynulo v intravilánu 520 osob, zatímco v extravilánu 816 osob (což je 157 % hodnoty v intravilánu), v roce 2004 zahynulo v intravilánu 438 osob, zatímco v extravilánu 777 osob (což je již 177 % hodnoty v intravilánu!). V roce 2005 zahynulo v intravilánu 425 osob, zatímco v extravilánu 702 osob (což je již 165 % hodnoty v intravilánu!) Tento graf jsem např. publikoval v Dopravě 6/2005 v článku „Mezinárodní srovnání dopravní nehodovosti“; Graf 8. Je vidět že „nůžky se stále rozevírají“ především díky nepřiměřenému rychlostem na našich komunikacích. Proto je nutno se zaměřit především na bezpečnost pozemních komunikací v extravilánu.

Bezpečnost silniční dopravy se v motoristicky vyspělých státech Evropy stala jedním ze základních ukazatelů vyspělosti společnosti. Odborná veřejnost v těchto



Ilustrační foto © Josef Dvořák

státech si dávno uvědomila, že k problematice dopravní nehodovosti se nelze stavět pasivně. Výsledkem aktivního přístupu je, že dopravní nehodovost je v těchto zemích při porovnání relativních ukazatelů podstatně nižší než u nás.

Centrum dopravního výzkumu v součinnosti s mnoha zahraničními i domácími institucemi a organizacemi se snaží dlouhou dobu přispět mnoha provázanými projekty a výzkumnými úkoly ke zlepšení neardostné situace v dopravní nehodovosti na PK v ČR. Bohužel každodenní život nás přesvědčuje o opaku naší snahy. Obrovský nárůst všeobecné kriminality po „sametové revoluci“, pokles kázně a s tím samozřejmě související vzrůst dopravní nehodovosti na PK v ČR, to plně potvrzují. To svědčí o malé prevenci, kvalitní osvětové práci, kontrole a postihu dopravní policie.

Z uvedených faktů je vidět, že hlavní smrtící fenomén na našich dálnicích a ostatních pozemních komunikacích je jednoznačně nepřiměřená rychlost a s tím související nekázeň, arogance a agresivita některých našich řidičů.

Jak jsem uvedl v úvodu článku, i když v posledních dvou letech pozorujeme pozitivní vývoj, stále se naše republika drží mezi státy s nejhoršími výsledky v oblasti bezpečnosti provozu na PK a není vůbec důvod k nějakému velkému optimismu.

Je proto nanejvýš nutné urychleně provést různá opatření z hlediska všech subjektů, které ovlivňují bezpečnost silničního provozu. Jedině tak můžeme zlepšit situaci v bezpečnosti provozu na PK tak, aby naše republika dosáhla cíle vytyčeného Národní strategii bezpečnosti silničního provozu, snížení počtu usmrcených v provozu na pozemních komunikacích v roce 2010 na polovinu stavu roku 2002, tedy přibližně na 650 osob. Trend nastolený v posledních dvou letech napovídá, že by tento cíl při dostatečných aktivitách všech zúčastněných mohl být dosažen.

(Grafy viz barevná příloha C a D uvnitř čísla)

Ing. Ladislav Skácal,
pracovník CDV