Všeobecný vývoj nehodovosti na pozemních komunikacích

Publikováno: 10. 3. 2009

Všeobecný vývoj nehodovosti na pozemních komunikacích

Základní sledované ukazatele dopravní nehodovosti:

- počet nehod celkem
- počet nehod s osobními následky (usmrcení nebo zranění)
- počet usmrcených do 1 dne po nehodě (24 hod.) - pro účely statistiky ČR
- počet usmrcených do 30 dnů po nehodě - pro účely mezinárodního srovnání (standard)
- počet těžce zraněných
- počet lehce zraněných (rozdělení mezi těžkým a lehkým zraněním je dáno posouzením lékaře podle vážnosti zranění)

Nejčastějším sledovaným ukazatelem je však počet usmrcených (v dlouhodobých národních statistikách obvykle do 24 hod., pro mezinárodní srovnání do 30 dnů).

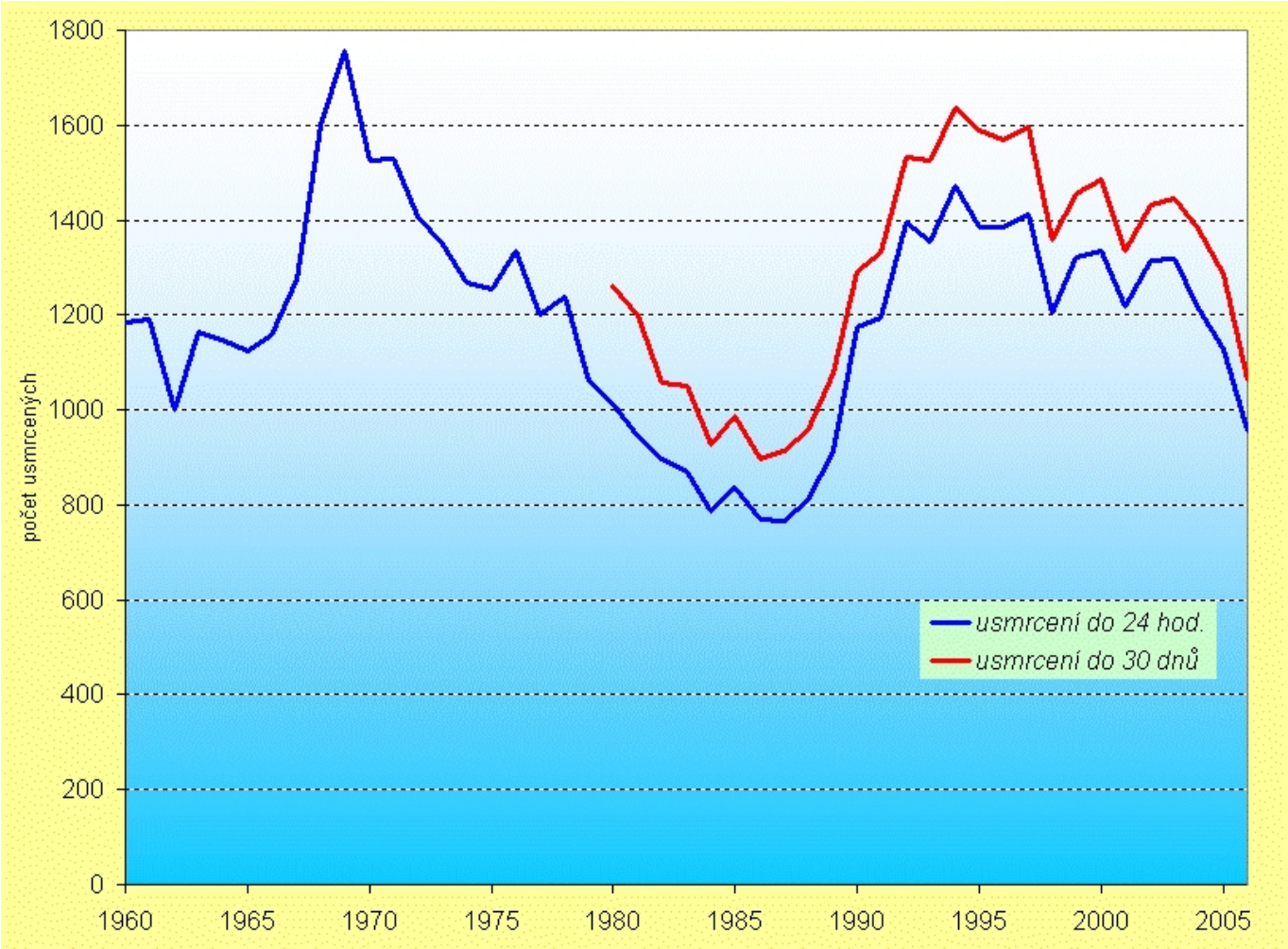
Dopravní nehodovost na pozemních komunikacích je v ČR (tehdy jako součásti ČSR) sledována už od 50. let. V počátečním období nízké úrovně motorizace nebyla považována za vážný problém. Od počátku 60. let spolu s postupným nárůstem úrovně motorizace počet usmrcených prudce narůstal. Historické maximum (1758 usmrcených do 24 hod.) bylo dosaženo v roce 1969. Souviselo to tehdy zřejmě s dočasným částečným uvolněním politických a ekonomických poměrů a s tím souvisejícím pocitem větší svobody obyvatel. Poté, s postupem tzv. politické normalizace, následovalo dlouhodobé zlepšování situace až do roku 1987 (766 usmrcených do 24 hod.), resp. roku 1986 (896 usmrcených do 30 dnů). Ještě v letech předcházejících změně politických poměrů (zřejmě vzhledem ke zrychlení růstu motorizace a prvním příznakům reforem) se však vývoj bezpečnosti obrátil opět negativním směrem.

Prudké zvyšování nehodovosti, vyvolané rychlým nárůstem úrovně motorizace, nových ekonomických a jiných společenských aktivit, pokračovalo až do poloviny 90. let, kdy dosáhlo maximálních hodnot (v r. 1994 bylo zaznamenáno 1473 usmrcených do 24 hod., resp. 1637 do 30 dnů). V té době se ČR, která byla dříve (v 80. letech) v úrovni bezpečnosti (počet usmrcených na 1 obyvatele) srovnatelná s vyspělými západoevropskými státy, propadla na mezi státy v tomto ohledu nejslabší v Evropě. Teprve poté byly iniciovány snahy podporované i z nejvyšších vládních míst o zlepšení této nežádoucí situace. V dalších letech se vývoj částečně stabilizoval a postupně začala nehodovost, i když s určitými výkyvy, opět klesat na dřívější úroveň, odpovídající počátku 90. let.

Po několika strategických plánech na zlepšení situace v bezpečnosti silniční dopravy byla v roce 2004 vyhlášen nový strategický plán - Národní strategie bezpečnosti silničního provozu, která předpokládá snížení počtu usmrcených v období 2002 - 2010 o 50 %. Pro její naplnění bude třeba splnit řadu podmiňujících předpokladů v oblasti prevence i represe.

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

Ve vývoji počtu usmrcených v ČR od roku 1960 je zřetelně vidět první maximum v roce 1969, následující minimum v letech 1986 - 87 a druhé maximum v roce 1994. Od té doby probíhá postupný pokles s občasnými krátkodobými zvraty (např. v roce 2007).



Graf 3: ČR - nehody v silničním provozu (1960 - 2006)