

Rada vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu

**ZPRACOVÁNÍ NOVÉ METODIKY SLEDOVÁNÍ NEHODOVOSTI
VE VZTAHU KE KATEGORII VOZIDLA, PŘÍČINĚ NEHODY,
VĚKU A KVALIFIKACE ŘIDIČE**

Předkládá: Policejní prezidium České republiky

V Praze dne 2. června 2008



„Nová metodika sledování nehodovosti ve vztahu ke kategorii vozidla, příčině nehody, věku a kvalifikace řidiče“

Zadání materiálu vychází z požadavku ČESMAD Bohemia a má objektivizovat nehodovost v nákladní dopravě, neboť z řady diskuzí vyplynulo, že je nutné oddělit, resp. samostatně hodnotit nehodovost nákladních automobilů kategorie N1 (do 3,5 t celkové hmotnosti včetně) od ostatního parku nákladních automobilů. Hodnocení nehodovosti nákladních automobilů podle jejich hmotnostní kategorie je běžně obsaženo v pravidelných ročních hodnoceních nehodovosti vydávaných ŘSDP PP ČR. V příloze je potom uvedeno stručné statistické vyhodnocení nehodovosti řidičů nákladních automobilů (nad 3,5 t) za rok 2007.

Předesílám, že systém počítačové evidence nehod obsahuje prakticky všechna potřebná data a tak není třeba vytvářet, resp. zpracovávat novou metodiku sledování nehod speciálně této skupiny vozidel, ale jen vhodně využít stávající data (viz příloha). Navíc je možné potencionálním využívatelem vhodně agregovat tato data s dalšími kvalitativními ukazateli (např. intenzitou provozu, počty ujetých vozokilometrů v návaznosti na následky nehod apod.).

Žádná analýza, ale nic nezmění na faktu, že nehody s účastí těžkých silničních vozidel představují velké potencionální riziko pro ostatní účastníky silničního provozu, přinejmenším pak značnou časovou ztrátu při odstraňování následků nehody s účastí nákladního automobilu nebo autobusu.

Z uvedených důvodů se navrhuje, aby Rada vlády pro bezpečnost silničního provozu

souhlasila

s předloženou zprávou, včetně přílohy.

Předkládá:

Plk. Mgr. Ing. Ivan Bílek
náměstek policejního prezidenta pro uniformovanou policii

Praha

Nehody nákladních automobilů s celkovou hmotností nad 3,5 t, stručná informace

V následujících tabulkách je uveden přehled o nehodách zaviněných řidiči nákladních automobilů (členění dle hmotnostních tříd) v roce 2007 na českých komunikacích.

Nákladní automobily hmotnostní třída; rok 2007	Počet nehod	Usmrceno	Rozdíl počtu nehod	Rozdíl počtu usmrcených	Rozdíl usmrcených v %
do 3,5 t	13 676	68	4 457	39	134,5%
3,6 až 7,5 tun	3 649	16	-2 870	-7	-30,4%
7,6 až 11,9	2 965	16	-1 283	0	0,0%
nad 12 tun	9 223	47	-1 682	-6	-11,3%
nezjištěno	560	6	122	5	500,0%
celkem	30 073	153	-1 256	31	25,4%
z toho NA nad 3,5 t	15 837	79	-5 835	-13	-14,1%

Uvedené počty nehod a jejich následků znamenají, že v roce 2007 se řidiči nákladních automobilů (všech kategorií) zavinili každou necelou šestou nehodu (17,9% z celkového počtu nehod zaviněných řidiči motorových vozidel) a připadá na ně 15,4% z počtu usmrcených osob (každá necelá sedmá usmrcená osoba). U nákladních automobilů nad 3,5 t je podíl na celkovém počtu zaviněných nehod necelých 10% (9,4% přesně) a na počtu usmrcených 8%.

V následující tabulkách jsou uvedeny nejčtenější a nejtragičtější příčiny nehod řidičů nákladních automobilů o celkové hmotnosti vyšší jak 3,5 t. Nejčtenější příčinou nehod těchto řidičů bylo nevěnování potřebné pozornosti řízení vozidla a nesprávné otáčení nebo couvání a tyto dvě příčiny představují více jak 41 36% z celkového počtu nehod zaviněných řidiči těchto motorových vozidel.

pořadí	DESET nejčtenějších příčin nehod řidičů nákladních automobilů nad 3,5 t; rok 2007	počet nehod
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	4 275
2.	nesprávné otáčení nebo couvání	2 319
3.	nedodržení bezpečné vzdálenosti za vozidlem	2 038
4.	vyhýbání bez dostatečného bočního odstupu	1 099
5.	nedání přednosti při přejíždění z pruhu do pruhu	904
6.	nezvládnutí řízení vozidla	800
7.	jiný druh nesprávné jízdy	570
8.	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	553
9.	vjetí do protisměru	391
10.	vjetí na nezpevněnou krajnici	359

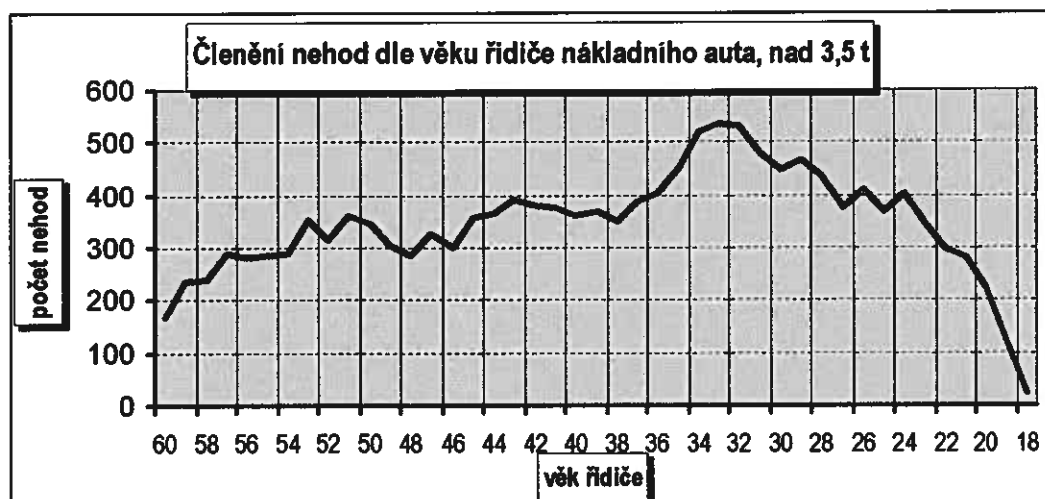
Jak vyplývá z další tabulky, **nejtragičtější příčinou** nehod v tomto období bylo nevěnování potřebné pozornosti řízení vozidla a nedání přednosti při odbočování vlevo a tyto dvě příčiny představují bezmála 37% z celkového počtu usmrcených při nehodách zaviněných řidiči těchto nákladních automobilů.

pořadí	DESET nejtragičtějších příčin nehod řidičů nákladních automobilů nad 3,5 t rok 2007	počet usmrcených osob
1.	řidič se plně nevěnoval řízení vozidla	19
2.	nedání přednosti při odbočování vlevo	10
3.	vjetí do protisměru	7
4.	nepřízpůsobení rychlosti stavu vozovky	5
5.	nepřízpůsobení rychlosti vlastnostem vozidla a nákladu	5
6.	nepřízpůsobení rychlosti dopravně technickému stavu vozovky	5
7.	nezvládnutí řízení vozidla	4
8.	nedání přednosti upravené dopravní značkou "DEJ PŘEDNOST V JÍZDĚ !"	4
9.	nepřízpůsobení rychlosti viditelnosti	3
10.	překročení rychlosti stanovené dopravní značkou	3

V další tabulce je uvedeno členění nehod podle věku řidiče – viníka nehody a nejvíce nehod připadá na skupinu 30 až 39 let a 40 až 49 let a obdobně jsou rozloženy i následky těchto nehod.

věk řidiče – viníka; rok 2007	Počet nehod	usmrceno	zraněno
do 20 let	364	3	37
21 až 29 let	3 382	15	308
30 až 39 let	4 473	26	288
40 až 49 let	3 445	23	222
50 až 59 let	2 997	9	207
60 až 69 let	514	3	44
nad 70 let	15	0	0

Grafické znázornění této závislosti je na spodním grafu a nejkritičtějším je tzv. Kristův věk.



Z dalšího přehledu vyplývá, že nejvíce nehod zavinili tito řidiči na místních komunikacích a na silnicích I. třídy. Nejvíce usmrcených při jimi zaviněných nehodách bylo na silnicích I. a II. třídy a na dálnicích.

Nákladní automobily nad 3,5 t, počet zaviněných nehod

druh komunikace rok 2007	Počet nehod	Počet usmrcených
<i>Dálnice</i>	789	10
<i>Silnice I.třídy</i>	3 407	32
<i>Silnice II.třídy</i>	1 903	16
<i>Silnice III.třídy</i>	1 114	8
<i>Komunikace sledovaná</i>	2 500	6
<i>Komunikace místní</i>	4 198	5
<i>Účelová komunikace</i>	1 551	2

V další tabulce je pak uvedeno členění těchto nehod (zaviněných řidiči nákladních automobilů nad 3,5 t) na jednotlivých dálnicích v ČR a je zřejmé, že nejvíce nehod připadá na D1.

Číslo dálnice rok 2007	Počet nehod	Počet usmrcených
1	428	3
2	70	2
5	153	3
8	84	2
11	54	0
Celkem dálnice	789	10

Pro další porovnání byly vzaty nehody s účastí nákladních automobilů nad 3,5 t na nehodami nejvíce zatížené dálnici, tj. na D1, kde řidiči těchto vozidel měly účast na celkem 988 nehodách. V tabulce je uvedeno členění těchto nehod podle dnů v týdnu a dále porovnání s celkovým počtem nehod na D1. V posledním sloupci uvedený podíl pak charakterizuje účast nákladních automobilů. Např. na 43,6% pondělních nehod na D1 měli účast řidiči nákladních automobilů a na celkovém počtu pak více jak 1/3 (přesně 34,8%).

Den v týdnu	Nákladní auta nad 3,5 t	celkem	tj. % NA nad 3,5 t
pondělí	178	408	43,6
úterý	190	452	42,0
středa	179	427	41,9
čtvrtek	168	494	34,0
pátek	150	483	31,1
sobota	86	295	29,2
neděle	37	281	13,2
celkem	988	2 840	34,8

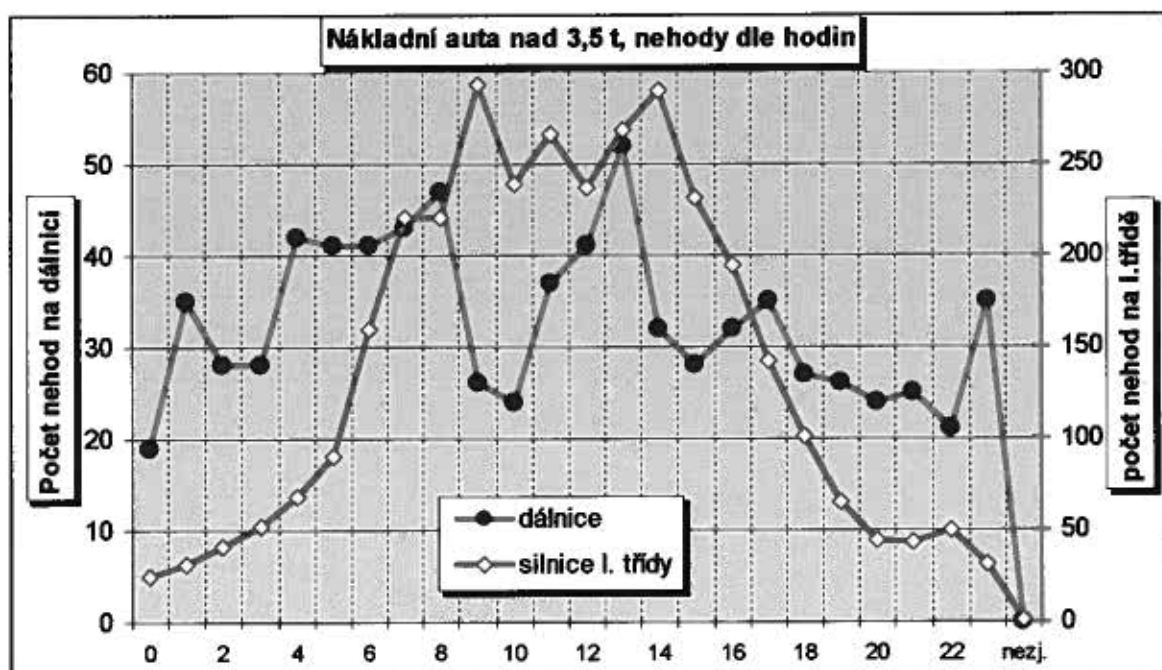
Podle našeho názoru je podíl nákladních automobilů na dálničních nehodách poměrně vysoký, charakterizuje kromě jiného i vysokou intenzitu provozu těchto vozidel a při posuzování je nutno vycházet i z toho, že účast nákladního automobilu na nehodě znamená prakticky vždy velké zdržení provozu (i několika hodinové).

V roce 2007 zavinili řidiči nákladních automobilů o celkové hmotnosti vyšší jak 3,5 tuny, celkem 789 nehod na dálnicích v ČR, z tohoto počtu bylo 346 nehod (tj. 43,9%)

zaviněno řidiči vozidel registrovaných mimo území ČR. Z podobného porovnání pro silnice I. třídy vyplývá, že z celkového počtu 3 407 nehod zavinili řidiči vozidel registrovaných mimo území ČR 14,3%, tedy výrazně nižší podíl, než na dálnicích. Z toho vyplývá, že nehody „cizinců“ výrazným způsobem ovlivňují nehodovost především na dálnicích.

Rok 2007	počet nehod vozidel CZ	počet nehod vozidel zahraničních	celkem	tj. % zahraničních
Dálnice	443	346	789	43,9
Silnice I. třídy	2919	488	3 407	14,3

V připojeném grafu je uvedeno rozložení nehod zaviněných řidiči nákladních automobilů o celkové hmotnosti vyšší jak 3,5 tuny v závislosti na denní době a to pro dálnice a pro silnice I. třídy.



Ukazuje se, že na dálnicích je velký „propad nehod“ mezi 9. až 11. hodinou a naopak nejvyšší špička je mezi 13. až 14. hodinou. Vývoj nehod v závislosti na době je odlišný pro silnice I. třídy, kde nejvíce nehod je zaviněno mezi 9. až 15. hodinou.

Zpracoval : pplk.ing. Josef Tesařík,

Ředitelství služby dopravní policie Policejního prezidia ČR