

## Tři ze čtyř smrtelných nehod v Evropě se týkají osobních automobilů, každou pátou obětí je chodec. Kde je problém?

24. 11. 2021, Ceri Woolsgrove, tisková zpráva Evropské cyklistické federace (ECF)

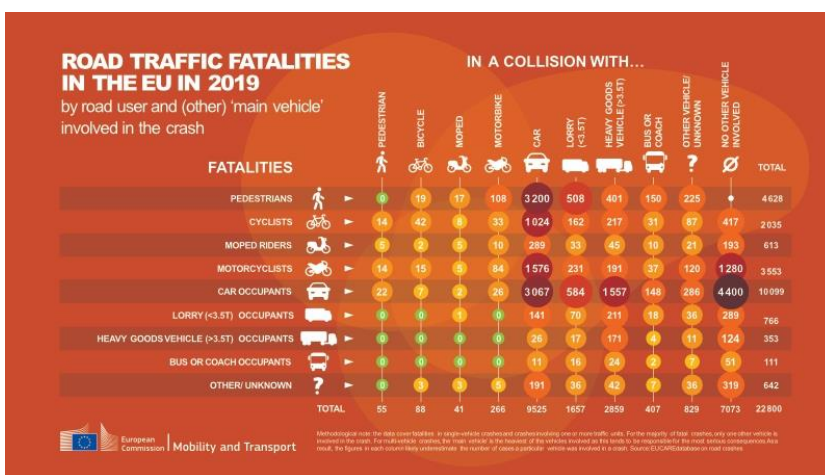
**Evropská komise (European Commission, EK) informuje, že v roce 2020 poklesl počet obětí dopravních nehod v porovnání s předchozím rokem. Dokazuje tím, že používání aktivnějších módů dopravy vede ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Statistikám smrtelných nehod však stále vévodí motorová doprava.**

Evropská komise publikovala oficiální data o dopravní nehodovosti za rok 2020. Podle zveřejněné zprávy zemřelo na silnicích v EU přibližně o 3 900 osob méně než v roce 2019.

Za tuto bilanci můžeme být rádi, protože to znamená, že na našich silnicích umírá méně lidí. Je ovšem potřeba podotknout, že za tímto snížením mohou jednoduše stát dopady pandemie COVID-19. Celostátní lockdowny a omezené možnosti cestování nepochybně zkreslily údaje a zároveň ztížily jakoukoli analýzu.

Zajímavé ovšem je, že EK rovněž zveřejnila „matici kolizí“ (collision matrix), která znázorňuje nejen počet úmrtí na silnicích, ale také to, kdo s kým jak často přichází do kolize. Údaje na obrázku níže se týkají roku 2019, a nejsou tedy ovlivněny pandemií.

Výsledky (které bohužel nejsou žádným překvapením) vykreslují mrazivý obrázek: motorová doprava má extrémní, nepoměrně výrazné zastoupení na smrtelných nehodách prakticky jakékoli skupiny účastníků silničního provozu. Lidé na silnicích umírají jednoznačně nejčastěji při nehodách s účastí automobilu. **Chceme-li se tedy zabývat bezpečností silničního provozu v EU, měli bychom se ve skutečnosti zabývat tím, jak snížit fatální dopad motorových vozidel na ostatní druhy (módy) dopravy.**



Cyklistika a chůze – neboli *aktivní módy dopravy* – jsou často považovány za „nebezpečné“ a cyklisté a chodci za „zranitelné účastníky provozu“. Když se však uveřejní čísla a grafy, jako je ten výše uvedený, ukáže se, že problém netkví v cyklistice ani chůzi, v cyklistech ani chodcích, ale spíše v nebezpečných motorových vozidlech, s nimiž zranitelní účastníci přicházejí do kontaktu.

Na aktivní módy dopravy se často nahlíží jako na *problém, který je třeba vyřešit*. Spíše je však potřeba, aby politici a příslušné odpovědné subjekty vnímali *aktivní módy dopravy jako řešení problému bezpečnosti*



**silničního provozu.** Přechod k aktivní mobilitě přinese nejen klimatické a zdravotní výhody, ale také klidnější a bezpečnější silnice, na kterých bude méně smrtelných nehod.

### Je potřeba rozšířenější a kvalitnější infrastruktura

Samozřejmě stále existují problémy s bezpečností aktivních dopravních módů – zejména cyklo dopravy. S rostoucím počtem cyklistů se mohou častěji stávat jak nehody samotných cyklistů, tak i nehody cyklistů a chodců. To však jen posiluje volání po kvalitnější a rozšířenější infrastruktuře. Je šťastnou shodou okolností, že právě pohodlná, snadno dostupná a dobře udržovaná infrastruktura je nejen způsobem, jakým lze zvýšit bezpečnost rostoucího počtu cyklistů, ale zároveň i způsobem, kterým lze podpořit přechod na jiný mód dopravy.

Jízda na kole má i další zřejmé výhody. Evropská cyklistická federace odhaduje, že současná úroveň cyklistické dopravy přináší členským státům EU přínosy ve výši 150 miliard eur ročně. Více než 90 miliard eur z těchto přínosů představují **pozitivní externality – výnosy pro životní prostředí, veřejné zdraví a systém mobility.** Pro srovnání: nedávná studie Evropské komise odhaduje výši negativních externalit (tj. nákladů na životní prostředí, zdraví a mobilitu) automobilové dopravy na 800 miliard eur ročně, přičemž pouze přibližně polovina této částky se vrátí do rozpočtu na poplatcích a daních, takže daňovými poplatníky chybí vlivem automobilové dopravy přibližně 400 milionů eur ročně.

Přechod na cyklistickou dopravu je proto třeba považovat za hlavní nástroj k překonání problémů, které dnes sužují zejména města. Jízda na kole přispívá ke kvalitnějšímu ovzduší, nižší četnosti dopravních kongescí a zlepšuje zdravotní stav díky fyzické aktivitě a nižším emisím CO<sub>2</sub>. Vidíme také, že přechod na aktivní módy dopravy může zlepšit bezpečnost silničního provozu – ale pouze za předpokladu, že existuje kvalitní infrastruktura a zázemí pro cyklisty. Ta zároveň pomůže překonat bariéry, které až příliš často stojí v cestě lidem, kteří přeseďají z aut na kola.

Zdroj: <https://ecf.com/news-and-events/news/road-safety-fewer-eu-road-deaths-most-fatal-crashes-still-include-cars> [1]

### Komentář Centra dopravního výzkumu, v. v. i.

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., se inspirovalo evropskou „maticí kolizí“ a z dat z policejní databáze nehodovosti, resp. aplikace Dopravní nehody v ČR, vytvořilo její českou obdobu. Na obrázku níže se nachází údaje o kolizích se smrtelným následkem, k nimž došlo na území ČR v letech 2011–2020. Na první pohled je patrná podobnost se stavem v Evropě: drtivou převahu má motorová doprava, a z motorové dopravy zejména osobní automobily. V matici vidíme nejvyšší čísla na obrysu pomyslného písmene L, jehož pata leží na průsečíku řádku a sloupce s počtem usmrčených automobilistů.

Jednoznačně tedy souhlasíme s tvrzením, že lidé na silnicích umírají nejčastěji při nehodách s účastí automobilu a **chceme-li se zabývat bezpečností silničního provozu, měli bychom se zabývat tím, jak snížit fatální dopad motorových vozidel, zejména osobních automobilů, na ostatní módy dopravy.**



# FATÁLNÍ NÁSLEDKY DOPRAVNÍCH NEHOD V ČR 2011–2020

podle účastníků silničního provozu a kolizního partnera

V KOLIZI S...

## POČET USMRČENÝCH DO 24 HODIN

	CHODCEM	CYKLISTOU	MOPEDEM	MOTOCYKLEM	OSOBNÍM AUTOMOBILEM	DODÁVKOU DO 3,5 t	NÁKLADNÍM AUTOMOBILEM NAD 3,5 t	AUTOBUSEM	JINÝM VOZIDLEM	ZÁDRNÝM JINÝM VOZIDLEM	CELKEM
CHODCI	0	5	0	16	732	111	152	53	109	0	1 178
CYKLISTÉ	2	3	0	9	214	33	53	6	37	137	494
OSOBY NA MOPEDECH	0	0	0	1	6	1	2	0	1	5	16
MOTOCYKLISTÉ	2	0	1	12	346	40	61	6	23	257	748
OSOBY V OSOBNÍCH AUTOMOBILECH	2	3	0	7	666	194	607	66	178	1 358	3 081
OSOBY V DODÁVKÁCH DO 3,5 t	0	0	0	0	15	9	89	3	13	5	187
OSOBY V NÁKLADNÍCH AUTOMOBILECH NAD 3,5 t	0	0	0	0	14	21	32	0	5	56	119
OSOBY V AUTOBUSECH	0	0	0	0	2	0	5	0	1	9	17
OSTATNÍ/NEZNÁMÉ OSOBY	0	0	0	0	5	0	6	0	5	23	39
<b>CELKEM</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>45</b>	<b>2 000</b>	<b>400</b>	<b>1 007</b>	<b>134</b>	<b>372</b>	<b>1 903</b>	<b>5 879</b>

K tomu ale bude daleká cesta. Zatím totiž, zdá se, dochází k jevům, které připravují podmínky pro vývoj ubírající se přesně opačným směrem. Za prvé je to **rozšiřování vozidlového parku**. Ten se za období 2011–2020 rozrostl o 30,4 %, přičemž pouze osobních automobilů přibýlo poměrově ještě více – 33,3 %. Tomu odpovídá i nárůst zastoupení osobních vozidel na celkovém počtu vozidel o více než jeden a půl procentního bodu. Vzestupný trend rozsahu vozidlového parku pokračoval i v roce 2021, kdy za jediný rok přibýlo 2,7 % vozidel oproti stavu v roce 2020.

Tabulka 1: Stav vozidlového parku v letech 2011, 2020 a 2021 [2]

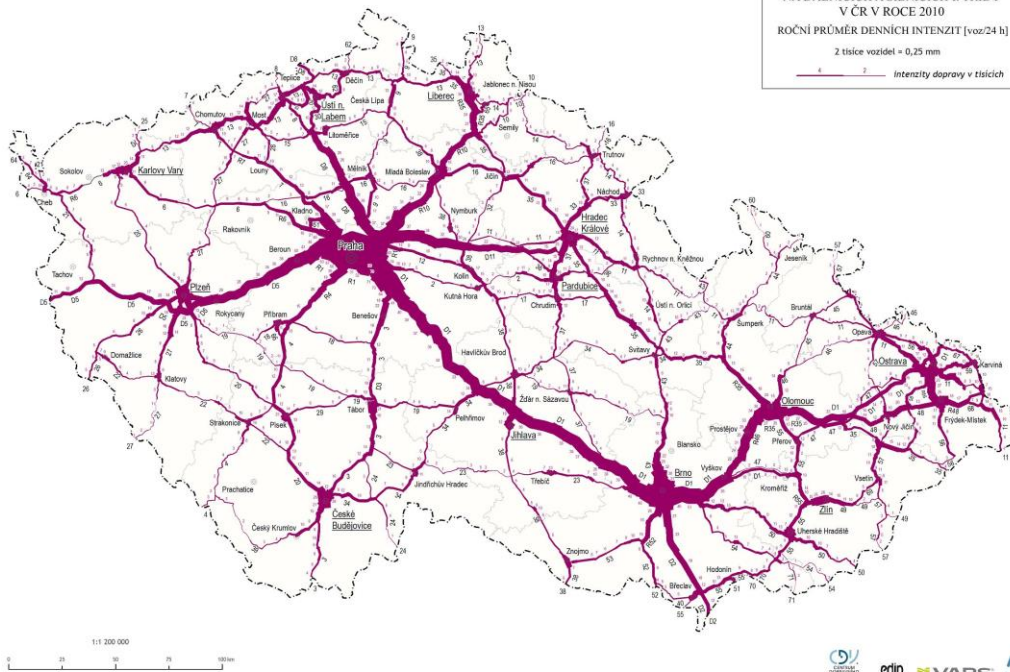
Rok	Počet vozidel	Změna	Z toho počet (podíl) osobních automobilů	Změna
2011	6 392 490	—	4 597 450 (71,9 %)	—
2020	8 337 317	+30,4 % <sup>a)</sup>	6 129 874 (73,5 %)	+33,3 % <sup>a)</sup>
2021	8 558 529	+2,7 % <sup>b)</sup>	6 293 125 (73,5 %)	+2,7 % <sup>b)</sup>

a) změna za 10 let; b) změna za 1 rok

Se zvyšováním počtu vozidel souvisí i **nárůst intenzity dopravy**. Z celostátního sčítání dopravy v roce 2020 vyplynulo, že průměrná intenzita dopravy na celé dálniční a silniční síti ČR byla v roce 2020 o 9 % vyšší než v roce 2016 [3] a v roce 2016 o 13 % vyšší než v roce 2010 [4]. Rozdíl ilustrují tzv. pentagramy – mapy, v nichž jsou pomocí tloušťky čar vyznačeny roční průměry denních intenzit (v jednotkách vozidel/24 hodin).



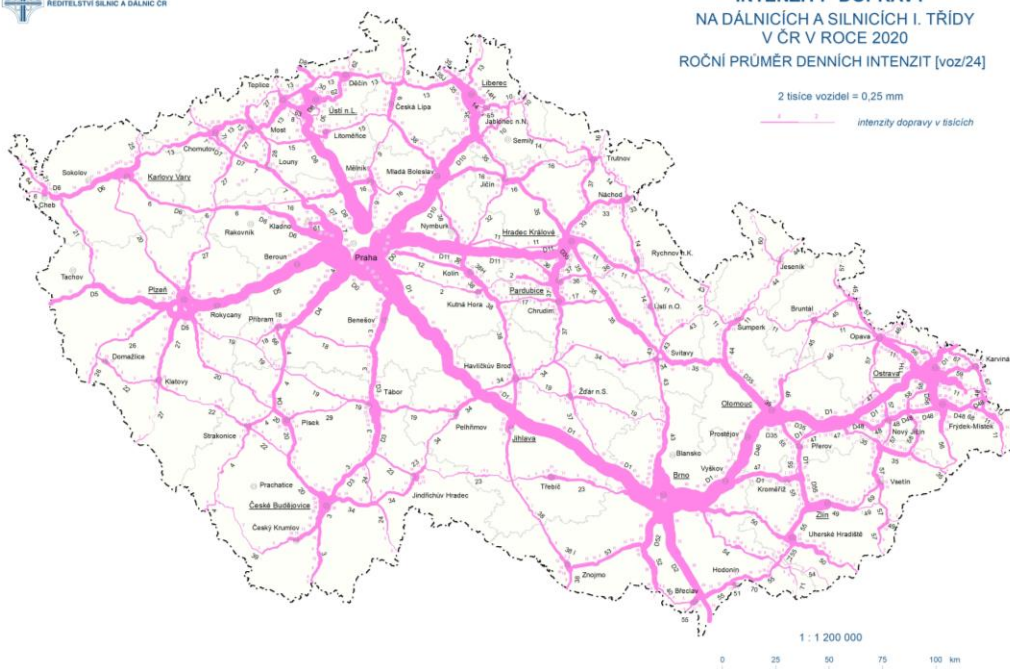
**INTENZITY DOPRAVY**  
 NA DÁLNICÍCH A SILNICÍCH I. TŘÍDY  
 V ČR V ROCE 2010  
 ROČNÍ PRŮMĚR DENNÍCH INTENZIT [voz/24 h]  
 2 tisíce vozidel = 0,25 mm  
 Intenzity dopravy v tisících



Obrázek 1: Pentlogram intenzit dopravy dle výsledků celostátního sčítání dopravy v roce 2010 [5]

**INTENZITY DOPRAVY**  
 NA DÁLNICÍCH A SILNICÍCH I. TŘÍDY  
 V ČR V ROCE 2020  
 ROČNÍ PRŮMĚR DENNÍCH INTENZIT [voz/24h]

2 tisíce vozidel = 0,25 mm  
 Intenzity dopravy v tisících



Obrázek 2: Pentlogram intenzit dopravy dle výsledků celostátního sčítání dopravy v roce 2020 [6]



Prakticky jsme tedy v situaci, kdy se na komunikacích pohybuje stále více vozidel, která se snadno mohou stát nechtěnou smrtící zbraní. Zde se hodí připomenout, že se Česko zavázalo k plnění tzv. VIZE NULA – tedy vyvíjení aktivit v oblasti bezpečnosti dopravy směřovaných k (teoreticky) nulovému počtu usmrcení a těžkých zranění v dopravě. Vůči těmto myšlenkám je rozmach motorismu poněkud protichůdný.

Jak z této situace ven? Například více využívat aktivní módy dopravy, jako jsou cyklistika a chůze.

Podmínky však nejsou úplně ideální. Cyklisté jsou většinou odkázáni na cyklopruhy, tzn. vizuálně oddělené pruhy na krajích vozovky, kde jsou ale vystaveni ohrožení ze strany motorových vozidel. Bezpečnější volbou jsou cyklostezky. V celé ČR se ovšem nachází pouze 58,3 km stezek pro cyklisty, tzn. stezek vyhrazených primárně cyklistům (C8a). Většina stezek, přibližně 98 %, je určena pro chodce i cyklisty současně (C9a, C10a). Stezkám pro cyklisty tak náleží jen 0,8% podíl na celkové délce infrastruktury v ČR [7]. Zvýšení podpory cyklistické infrastruktury oddělené od ostatních druhů dopravy je proto silně na místě.

Kdo nechce jezdit na kole nebo chodit daleko pěšky, ale chce se i tak podílet na zlepšení dopravněbezpečnostní situace (která je celospolečenským problémem), může využívat městskou hromadnou dopravu. *Ale vždyť MHD je taky motorová doprava*, říkáte si. To je pravda. Ale zkusme tomu dát aspoň šanci: když dnes nechám své auto doma, bude na silnicích o jedno vozidlo míň. Díky mému rozhodnutí provoz trochu prořídne a řidič MHD bude mít o kousek snadnější práci. Pokud se nechci tísnit v MHD, můžu se aspoň domluvit s kolegou/známým a například jednu cestu týdně sdílet s ním. I malé změny se počítají.

Není potřeba být fanatik a rovnou prodávat auto. Je to jen o ochotě nabourat svůj zvyk. Paradoxně zůstáváme ochotnější nabourat auto...

#### Zdroje:

- [1] Woolsgrove, C. (24. 11. 2021). *Road safety: Fewer EU road deaths, but most fatal crashes still include cars*. Brussels, Belgium: European Cyclists' Federation (ECF). <https://ecf.com/news-and-events/news/road-safety-fewer-eu-road-deaths-most-fatal-crashes-still-include-cars>
- [2] Svaz dovozců automobilů (SDA). (21. 1. 2022). *Přehled stavu vozového parku*. <https://portal.sdacia.cz/stat.php?v#str=vpp>
- [3] Neuwirth, P., Striegler, R., & Vyskočilová, L. (15. 3. 2022). *Zpráva o výsledcích Sčítání dopravy na dálniční a silniční síti v roce 2020*. [Část veřejné zakázky Příprava, provedení a vyhodnocení Celostátního sčítání dopravy 2020].
- [4] Kubešová, S. (n. d.). *Celostátní sčítání dopravy na dálniční a silniční síti ČR v roce 2016*. <http://silniciseminar.cz/files/Kubesova-Celostatni-s-itani-dopravy-2016.pdf>
- [5] [Pentlogram intenzit dopravy dle CSD 2010]. (n. d.). <https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/b63a9557-7496-478a-8ef3-80629d92f954/pentlogram-2010.jpg?MOD=AJPERES>
- [6] [Pentlogram intenzit dopravy dle CSD 2020]. (n. d.). [https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/c6a5bbe2-c308-4fc8-a4d6-c14cb0f870db/pentlogram\\_A3\\_2020.jpg?MOD=AJPERES](https://www.rsd.cz/wps/wcm/connect/c6a5bbe2-c308-4fc8-a4d6-c14cb0f870db/pentlogram_A3_2020.jpg?MOD=AJPERES)
- [7] ARCDATA Praha. (2021). *Data ArcČR® 4.0* (© ČÚZK, ČSÚ). <https://www.arcdata.cz/produkty/geograficka-data/arccr-4-0>

#### Kontakt:

Mgr. Eva Šragová, +420 541 641 785, [eva.sragova@cdv.cz](mailto:eva.sragova@cdv.cz)  
Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Líšeňská 33a, 636 00 Brno

