

SLUŽBY

ročník 2009

Doprava a spoje

V Praze dne 26.2.2010

Kód publikace: w -9306-09

Doprava v mikroregionálním pohledu

Zpracoval:
Ředitel odboru:
Kontaktní osoba:
Telefon:
E-mail:

Odbor veřejných databází
Eduard Durník
Tomáš Mládek
274 052 249
tomas.mladek@czso.cz

Zajímají Vás nejnovější údaje o inflaci, HDP, obyvatelstvu, průměrných mzdách a mnohé další?
Najdete je na stránkách ČSÚ na Internetu:

www.czso.cz

OBSAH

1. DÁLNIČNÍ A SILNIČNÍ SÍŤ V OKRESECH ČR.....	5
2. MÍSTNÍ KOMUNIKACE.....	17
3. DOPRAVNÍ NEHODOVOST A KÁZENĚ ŘIDIČŮ.....	24

PŘÍLOHOVÉ KARTOGRAMY

1. DOPRAVNÍ NEHODY NA 1 000 OBYVATEL V ROCE 2008
2. DOPRAVNÍ NEHODY NA 1 000 REGISTROVANÝCH OSOBNÍCH AUTOMOBILŮ V ROCE 2008
3. PODÍL DOPRAVNÍCH NEHOD PŘI NICHŽ DOŠLO KE ZRANĚNÍ NEBO USMRCENÍ V ROCE 2008
4. TĚŽCE ZRANĚNÍ A USMRCENÍ PŘI NEHODÁCH NA 10 TIS. OBYVATEL V ROCE 2008
5. LEHCE ZRANĚNÍ PŘI NEHODÁCH NA 10 TIS. OBYVATEL V ROCE 2008
6. PODÍL NEHOD ZAVINĚNÝCH POD VLIVEM ALKOHOLU ZE VŠECH DOPRAVNÍCH NEHOD V ROCE 2008
7. PODÍL NEHOD PŘI ZHORŠENÉ VIDITELNOSTI ZE VŠECH DOPRAVNÍCH NEHOD V ROCE 2008
8. PROCENTO BODOVANÝCH ŘIDIČŮ S ČESKÝM OBČANSTVÍM K 31.12.2009 Z CELKOVÉHO POČTU REGISTROVANÝCH ŘIDIČŮ
9. PROCENTO Z BODOVANÝCH CIZINCŮ Z CELKOVÉHO POČTU BODOVANÝCH ŘIDIČŮ K 31.12.2009
10. POČET ŘIDIČŮ S ČESKÝM OBČANSTVÍM BODOVANÍ 12 BODY NA 10 TIS. REGISTROVANÝCH ŘIDIČŮ K 31.12.2009
11. POČET ŘIDIČŮ S ČESKÝM OBČANSTVÍM BODOVANÍ 7-11 BODY NA 10 TIS. REGISTROVANÝCH ŘIDIČŮ K 31.12.2009
12. VÝVOJ POČTU BODOVANÝCH ŘIDIČŮ S ČESKÝM OBČANSTVÍM MEZI 31.12.2007 A 31.12.2009
13. VÝVOJ POČTU BODOVANÝCH ŘIDIČŮ CIZINCŮ MEZI 31.12.2007 A 31.12.2009
14. VÝVOJ POČTU ŘIDIČŮ S ČESKÝM OBČANSTVÍM BODOVANÝCH 12 BODY MEZI 31.12.2007 A 31.12.2009

1. DÁLNIČNÍ A SILNIČNÍ SÍŤ V OKRESECH ČR

Pro dopravu nákladů, osob a informací jsou nutné podmínky pro její realizaci, jako je kupříkladu vhodná dopravní infrastruktura. V případě pozemní silniční dopravy to je souhrn dálnic, silnic, místních a účelových komunikací tvořících systém pozemních komunikací určených k užití silničními a jinými vozidly a chodci, včetně pevných zařízení nutných pro zajištění tohoto užití a jeho bezpečnosti (Zákon č. 13/1997 Sb. o pozemních komunikacích).

Předmětem této úvahy pak jsou dálnice a silnice různých typů jako důležité kategorie pozemních komunikací a vzájemné meziregionální porovnávání sítě dálnic a silnic. Základní použitou komparační jednotkou zde byl zvolen okres, a to zejména z hlediska dosažitelnosti dat. U nižších regionálních jednotek, tj. správních obvodů obcí s rozšířenou působností, nejsou data ve více případech v potřebné přesnosti a členění doposud k dispozici.

Při porovnávání okresů byly vypuštěny okresy tvořené jediným městem (Praha a Brno-město). Důvodem jsou výrazně odlišné podmínky, potřeby a charakteristiky dopravy ve srovnání s jinými okresy. Např. výraznou většinu silniční sítě zde tvoří místní komunikace, odlišné je využití dálnic pro místní – vnitroobecní – dopravu (průjezdni úseky dálnic a silnic), silnice uvnitř těchto dvou obcí – okresů nespojují ani obce, ani okresy tak jak je definováno pro silnice II. a III. třídy.

Dálnice a rychlostní silnice (pozemní komunikace kategorie **D** a **R**) jsou komunikace s omezeným přístupem – přístup je omezen jen na silniční motorová vozidla, jejichž nejvyšší povolená rychlost není nižší než stanoví zvláštní předpis. Určena jsou pro rychlou dálkovou a mezistátní dopravu silničními motorovými vozidly. Mají směrově oddělené jízdní pásy, bezúrovňová křížení, oddělení místa pro vjezd a výjezd. Šířka koruny vozovky je od 27,5 m u čtyřproudových dálnic až po 34 m u šestiproudových. Návrhová rychlost je od 120 km/hod. k 80 km/hod. v horském terénu. Nejvyšší přípustný podélný sklon je 3 až 4,5°, poloměry směrových oblouků v rozsahu 1 250 až po 500 m v závislosti na návrhové rychlosti.

Rychlostní silnice mají technické parametry a omezení přístupnosti jako dálnice. Menší rozdíly jsou pouze u poloměru směrového oblouku, který oproti dálnici může být přibližně o čtvrtinu nižší – ovšem při nižších návrhových rychlostech.

Silnice (pozemní komunikace kategorie **S**) jsou veřejně přístupné komunikace určené k užití silničními a jinými vozidly a chodci. Podle svého určení a dopravního významu se člení do třech tříd.

Silnice I. třídy jsou určeny pro dálkovou a mezinárodní dopravu. Mohou být vystavěny jako rychlostní silnice a potom je jejich přístupnost omezena podobně jako u dálnic. Mají šířku koruny vozovky 9,5 až 24,5 (čtyřproudové), návrhová rychlost v rozsahu 70 až 100 km/hod.

Silnice II. třídy, určené pro dopravu mezi okresy, se šířkou koruny vozovky 7,5 až 9,5 m mají návrhovou rychlost od 50 do 80 km/hod.

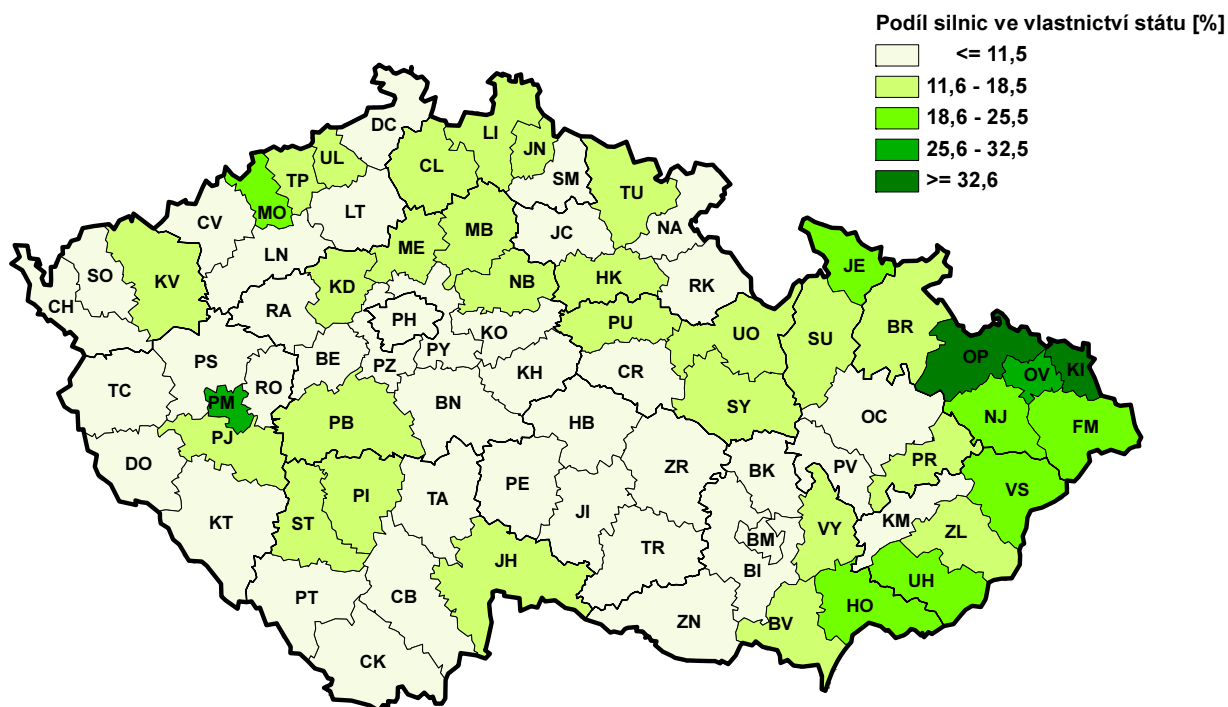
Silnice III. třídy jsou určeny ke vzájemnému spojení obcí, nebo jejich napojení na ostatní komunikace. Šířka koruny vozovky těchto silnic je v intervalu 4 až 7,5 m, návrhová rychlost 30 až 70 km/hod.

Vlastníkem dálnic a silnic I. třídy je stát. Vlastnické právo vykonává ze zákona Ministerstvo dopravy prostřednictvím pověřené organizace Ředitelství silnic a dálnic ČR. Vlastníkem silnic II. a III. třídy je příslušný kraj.

Základní informací o silniční síti v okresech je její délka v jednotlivých kategoriích D, R, S, I., II. III. tř. To vše lze nalézt v silniční databázi ŘSD jako oficiální údaje nejméně jednou ročně zpřesňované. Zde jsou používána data platná ke konci pololetí 2008.

Při meziregionální, v tomto případě meziokresní, komparaci stavu sítě silnic a dálnic a vlivů působících na tyto sítě pozemních komunikací je možné vycházet z různých kritérií, jako je uvedeno dále na víc než desítku příkladů:

Celková délka silnic a dálnic	[km]
Podíl silnic ve vlastnictví státu	[%]
Hustota silnic a dálnic celková	[m/km ²]
Hustota silnic kategorie D, R a S I. tř.	[m/km ²]
Hustota silnic II. a III. třídy	[m/km ²]
Relativní délka silnic a dálnic celková	[m/obyv.]
Relativní délka silnic kategorie D, R a S I. tř.	[m/obyv.]
Relativní délka silnic II. a III. třídy	[m/obyv.]
Hustota obcí	[obec /100 km ²]
Index blízkosti obcí	-
Exploatace silnic v regionu	[m/mot. voz.]
Zatížení silnic	[m/vozokm/24 hod.], aj.

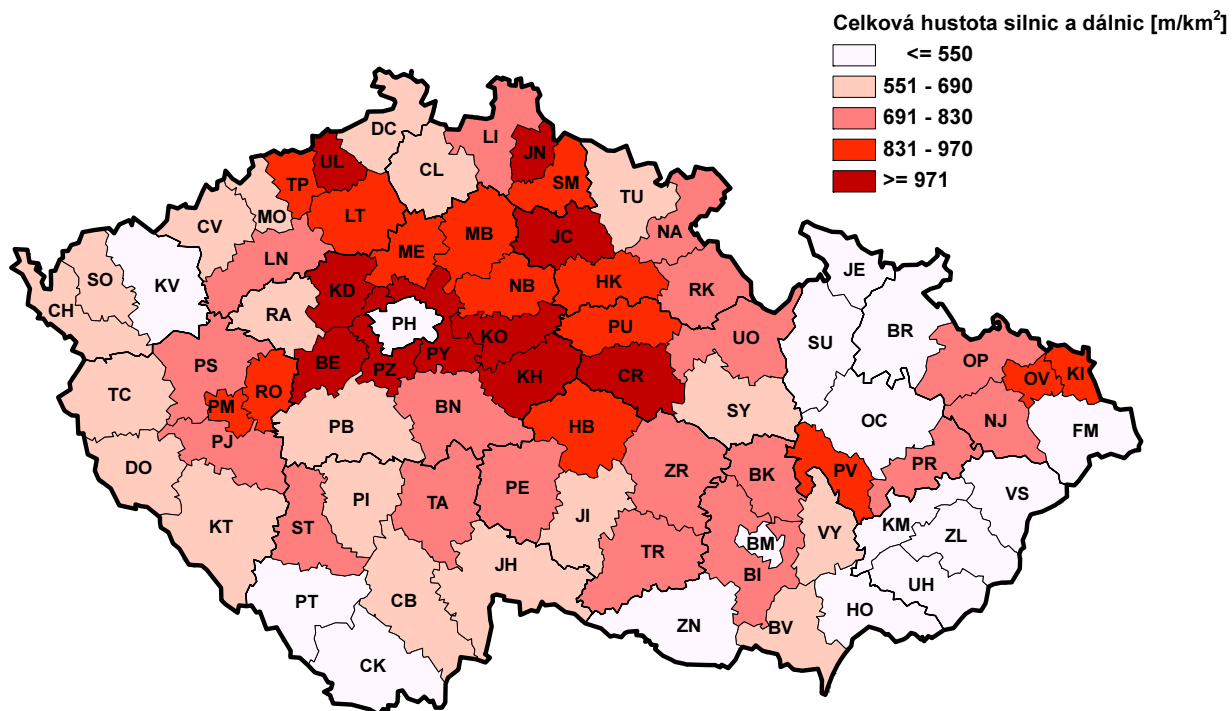


Pozoruhodné u tohoto kritéria je výrazné asymetrické rozdělení s výrazným modem o hodnotě přibližně 12 %. Okresy nacházející se v 8. až 10. decilu mají podíl silnic ve vlastnictví státu až třikrát větší než je modus a jsou buď centrálními okresy větších aglomerací (Ostrava, Plzeň) nebo leží v jejich těsné blízkosti.

Celková hustota silnic a dálnic [m/km²]

Decily	Okresy											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1. do 480	CK	JE	FM	VS								
2. 481 - 550	PT	KV	HO	BR	UH	ZL						
3. 551 - 620	PB	JH	KT	TC	MO	CL	TU	BV	VY			
4. 621 - 690	RA	CB	PI	DO	CH	SO	DC	CV	SY	JI		
5. 691 - 760	TA	PS	LI	NA	UO	TR	ZR	BK	BI	NJ	OP	
6. 761 - 830	BN	ST	PJ	LN	RK	PE	PR					
7. 831 - 900	ME	MB	NB	RO	TP	SM	PU	HB	PV	KI		
8. 901 - 970	PM	LT	HK	OV								
9. 971 - 1 040	KO	KH	PY	PZ	UL	JC	CR					
10. 1 041 a více	BE	KD	JN									

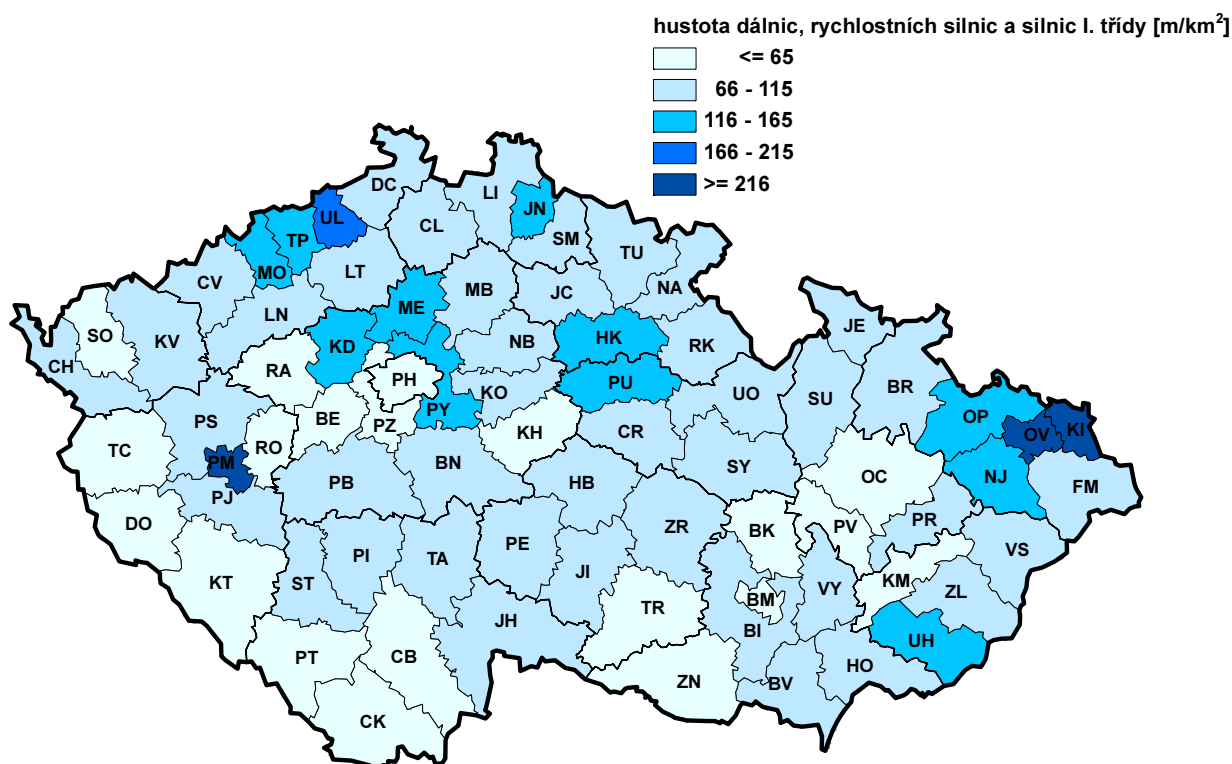
Poznámka: Toto srovnávací kritérium dává informaci kolik metrů pozemních komunikací všech kategorií dohromady připadá na 1 km² rozlohy sledovaného regionu resp. okresu.



Extrémně centripetálnímu uspořádání dálniční a silniční sítě nasvědčuje i rozložení hustot sítě v okresech okolo centra - Prahy. Šest z deseti okresů s nejvyšší hustotou sítě pozemních komunikací leží ve Středočeském kraji. U druhého centra - Brna ve srovnání s tím leží okolní okresy Jihomoravského kraje v podprůměrné části rozdělení hustot sítě - ve 2. až 5. decilu.

Hustota dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy [m/km²]

Decily	Okresy																			
	SO	KM																		
1. do 40																				
2. 41 - 65	BE	KH	PZ	RA	CB	CK	PT	DO	KT	RO	TC	TR	BK	ZN	OC	PV				
3. 66 - 90	BN	PB	JH	TA	PS	CH	KV	DC	CV	LT	CL	SM	NA	RK	CR	SY	JI	PE	BI	ZL
4. 91 - 115	KO	MB	NB	PI	ST	PJ	LN	LI	JC	TU	UO	HB	ZR	BV	HO	VY	JE	PR	SU	BR
5. 116 - 140	KD	ME	PY	MO	HK	OP	UH													
6. 141 - 165	TP	JN	PU	NJ																
7. 166 - 190																				
8. 191 - 215	UL																			
9. 216 - 240																				
10. 241 a více	PM	KI	OV																	

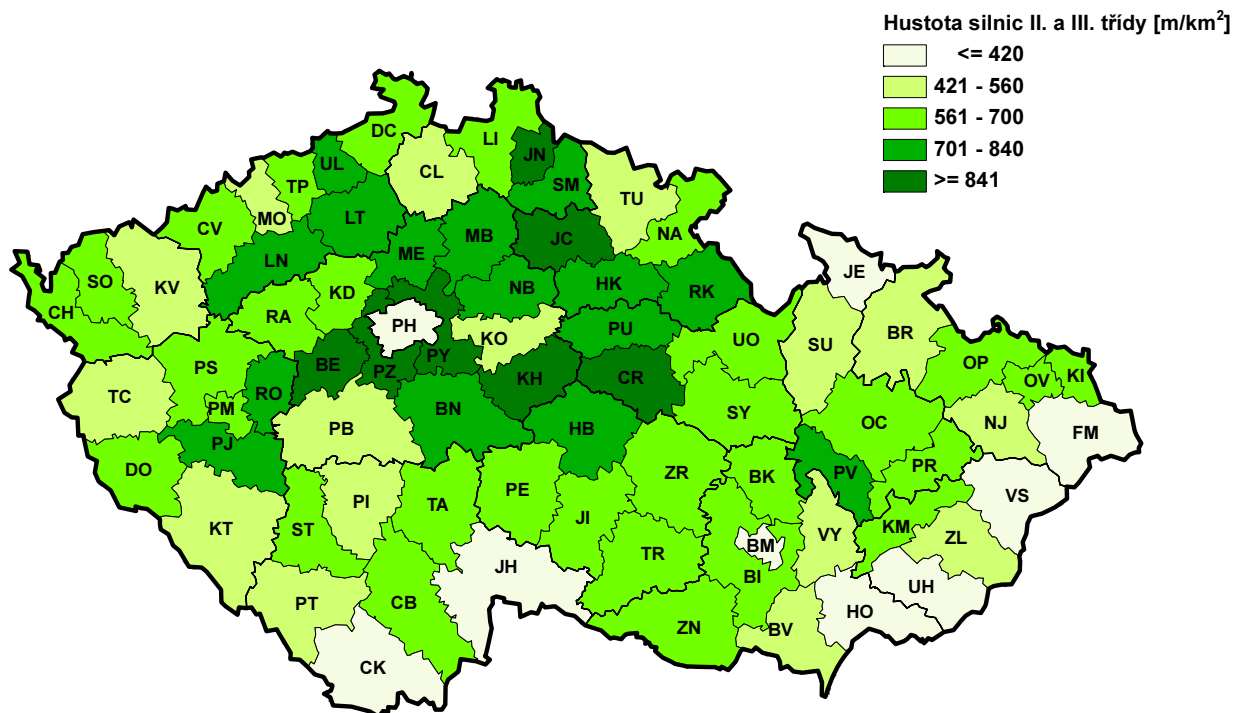


Dálnice, rychlostní silnice a silnice I. třídy jsou pozemní komunikace ve vlastnictví státu. Průběh rozdělení hustot těchto komunikací je evidentně podobný průběhu podílu komunikací kategorie D, R a S I. třídy z celkové délky komunikací. Tvar rozdělení je rovněž asymetrický, nejvyšší hustota silnic je také v okolí našich největších aglomerací s výjimkou Brna, kde sousedící okresy v hustotě dosahují nejvíc úroveň 4. decilu, tedy podprůměrnou.

Hustota silnic II. a III. třídy [m/km²]

Decily	Okresy															
	JE	FM	VS													
1. do 350																
2. 351 - 420	CK	JH	HO	UH												
3. 421 - 490	PB	PT	KV	MO	TU	BV	VY	BR	ZL							
4. 491 - 560	KO	PI	KT	TC	CL	SU	NJ									
5. 561 - 630	CB	DO	PS	CH	DC	CV	LI	SY	UO	JI	ZN	OC	KI	OP		
6. 631 - 700	KD	RA	ST	TA	PM	SO	TP	NA	PE	TR	ZR	BK	BI	PR	OV	KM
7. 701 - 770	BN	ME	NB	PJ	LN	RK	PU	HB								
8. 771 - 840	MB	RO	UL	SM	HK	PV										
9. 841 - 910	LT	JC														
10. 911 a více	BE	KH	PY	PZ	JN	CR										

Tvar rozdělení je jen mírně asymetrický. Nejvyšší hustota silnic nejnižších tříd a současně velmi nutných a potřebných pro dopravní obslužnost, zásobování a spokojený život ve velké většině obcí je ve Středočeském kraji. Čtyři z jeho 12 okresů mají hustotu silnic II. a III. třídy na úrovni 10. decilu. Nadprůměrná hustota je ještě v pěti dalších českých krajích a jednom kraji moravském (Vysočina). Ze 22 okresů ležících v 7. a 10. decilu rozdělení hustoty silnic je 21 okresů českých. Ukazuje to na nerovný vývoj a podmínky pro výstavbu dopravních sítí v západní a východní části území České republiky.

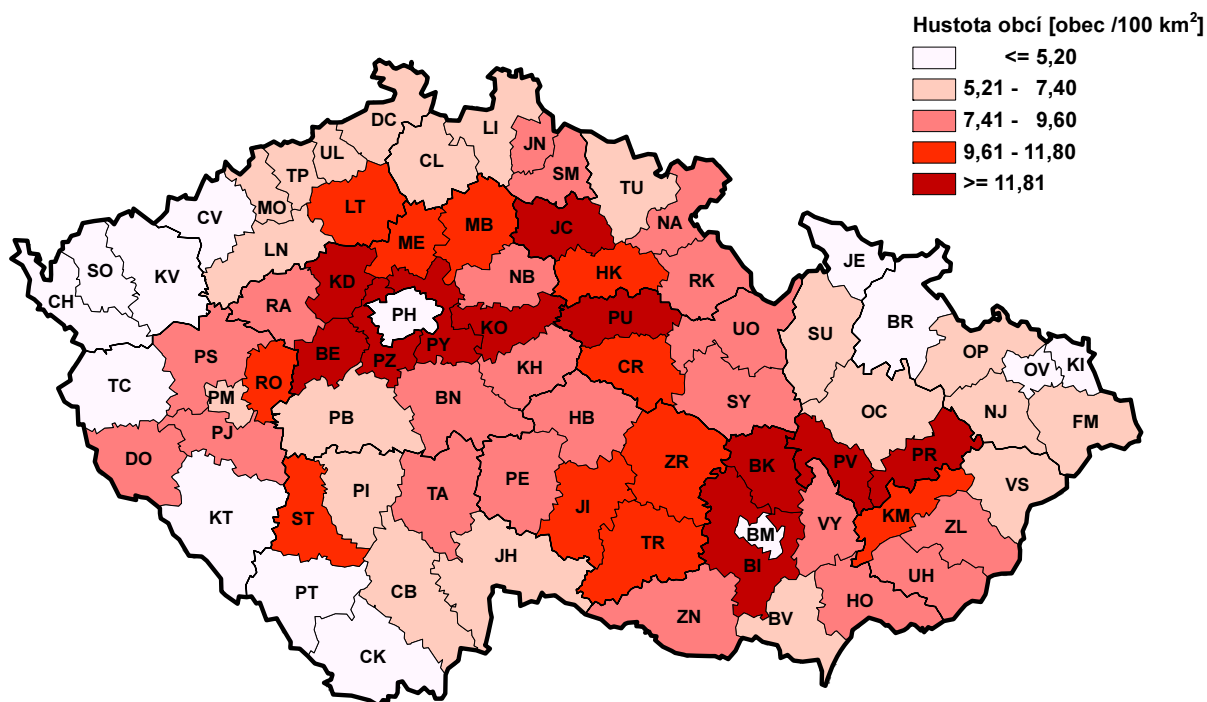


Relativní délka pozemních komunikací [m/obyv.]

Délka pozemních komunikací je v tomto kritériu vztažena na jednoho obyvatel regionu, ve kterém se komunikace nacházejí.

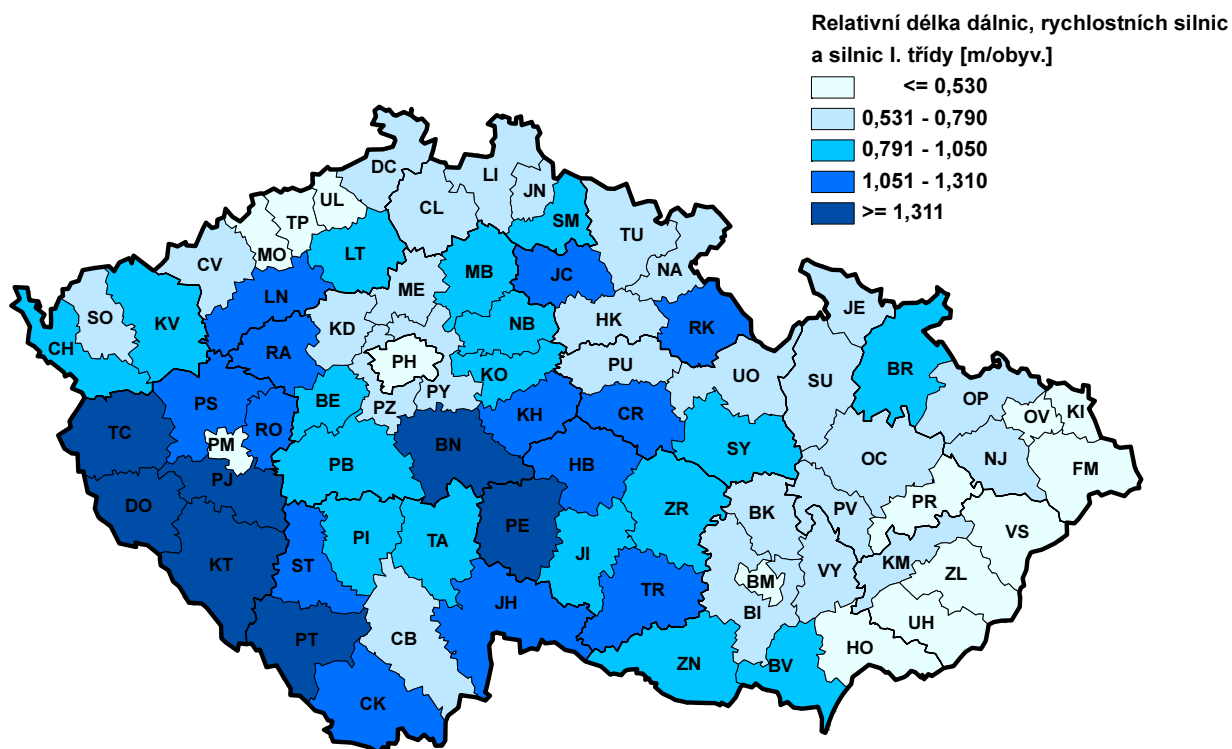
Relativní celková délka komunikací kategorie, D, R, S I. až III tř. [m/obyv.]

Decily	Okresy																
	PM	MO	FM	KI	OV												
1. do 2.8																	
2. 2.81 - 4.2	TP	UL	HO	NJ	UH	VS	ZL										
3. 4.21 - 5.6	KD	SO	DC	CV	JN	LI	HK	TU	PU	BI	BV	OC	PR	OP	KM	PZ	
4. 5.61 - 7.0	ME	PY	CB	KV	CL	NA	UO	BK	VY	PV	SU						
5. 7.01 - 8.4	KO	MB	CH	LT	SM	JI	JE	NB									
6. 8.41 - 9.8	BE	PB	TA	SY	TR	ZR	ZN	BR									
7. 9.81 - 11.2	PI	RO	LN	RK	CR	HB	JC										
8. 11.21 - 12.6	KH	RA	CK	ST	DO	PS											
9. 12.61 - 14.0	BN	JH	PT	KT	PJ	PE											
10. 14.01 a více	TC																



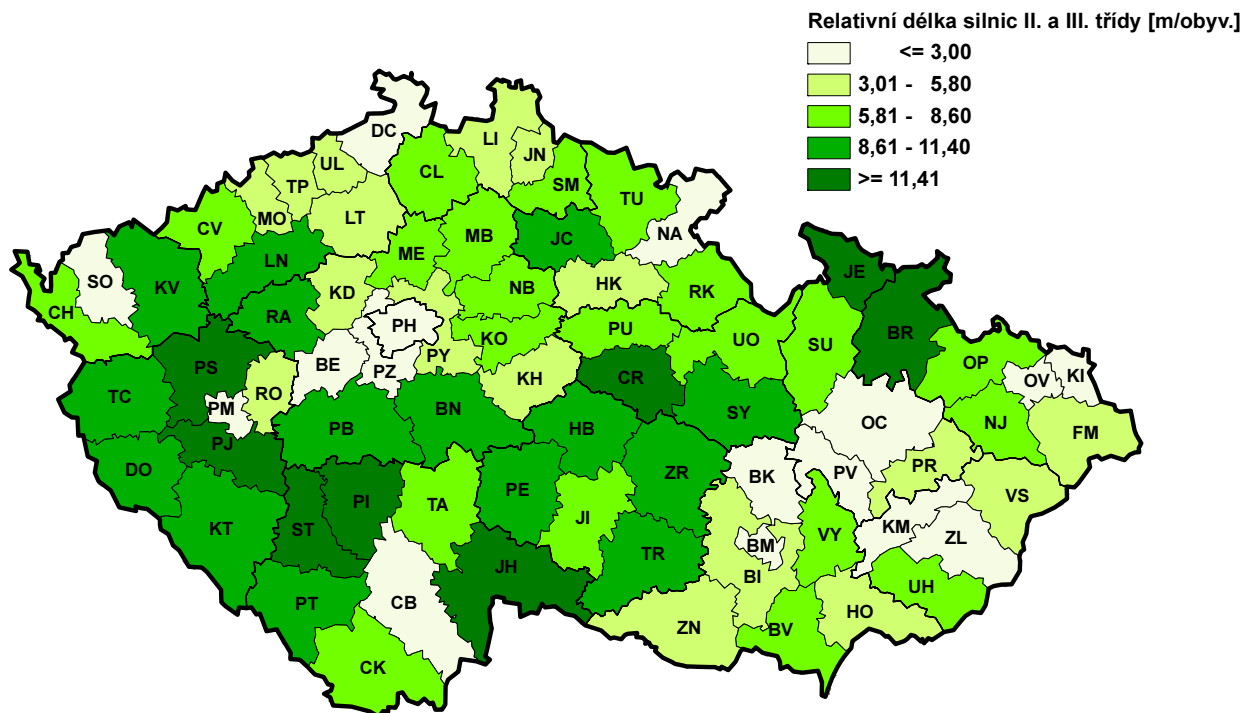
Relativní délka dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy [m/obv.]

Decily	Okresy														
1. do 0.400	PZ	SO	PV	KI	OV	KM									
2. 0.401 - 0.530	BE	CB	PM	DC	NA	BK	OC	ZL							
3. 0.531 - 0.660	KD	RO	CV	MO	TP	LI	TR	BI	ZN	FM					
4. 0.661 - 0.790	KH	PY	LT	UL	JN	HK	HO	PR	VS						
5. 0.791 - 0.920	KO	ME	CH	CR	SM	PU	UO	JI	BV	NJ	OP	UH			
6. 0.921 - 1.050	MB	NB	CK	TA	CL	RK	TU	VY	SU						
7. 1.051 - 1.180	BN	PB	RA	DO	KT	KV	LN	JC	SY						
8. 1.181 - 1.310	PT	TC	HB	PE	ZR										
9. 1.311 - 1.440	ST	PS													
10. 1.441 a více	JH	PI	PJ	JE	BR										



Relativní délka silnic II a III. třídy [m/obyv.]

Decily	Okresy																	
1. do 1.60	PM	KI	OV															
2. 1.61 - 3.00	MO	TP	UL	HO	PR	FM	UH	VS	ZL									
3. 3.01 - 4.40	DC	JN	LI	HK	PU	BV	OC	NJ	OP									
4. 4.41 - 5.80	KD	ME	PY	PZ	CB	SO	CV	CL	NA	TU	UO	BK	BI	VY	JE	PV	SU	KM
5. 5.81 - 7.20	MB	CH	KV	JI	BR													
6. 7.21 - 8.60	BE	KO	NB	PB	PI	TA	LT	SM	SY	ZR	ZN							
7. 8.61 - 10.00	RO	LN	RK	CR	HB	TR												
8. 10.01 - 11.40	KH	RA	CK	JH	ST	PS	JC											
9. 11.41 - 12.80	BN	PT	DO	KT	PJ	PE												
10. 12.81 a více	TC																	



Relativní délku pozemních komunikací je možné pokládat za faktor charakterizující vybavenost obyvatel regionu silnicemi a dálnicemi.

Nejvyšší relativní délka silnic všech kategorií dohromady je v kraji Vysočina, i když terénní podmínky zde nejsou zrovna nejvýhodnější (kopcovitý terén, mnoho vodních pramenů, apod.). Za ním následují téměř všechny české kraje s nadprůměrnými hodnotami tohoto faktoru. Na průměrné úrovni se nacházejí kraje Ústecký, Liberecký a Olomoucký. Podprůměrné hodnoty mají pak kraje Moravskoslezský a Zlínský. Nejnižší úroveň je v kraji Jihomoravském, kde se nedosahuje ani třetinové úrovně krajů s nejlepšími podmínkami pro dopravní komunikaci obyvatelstva.

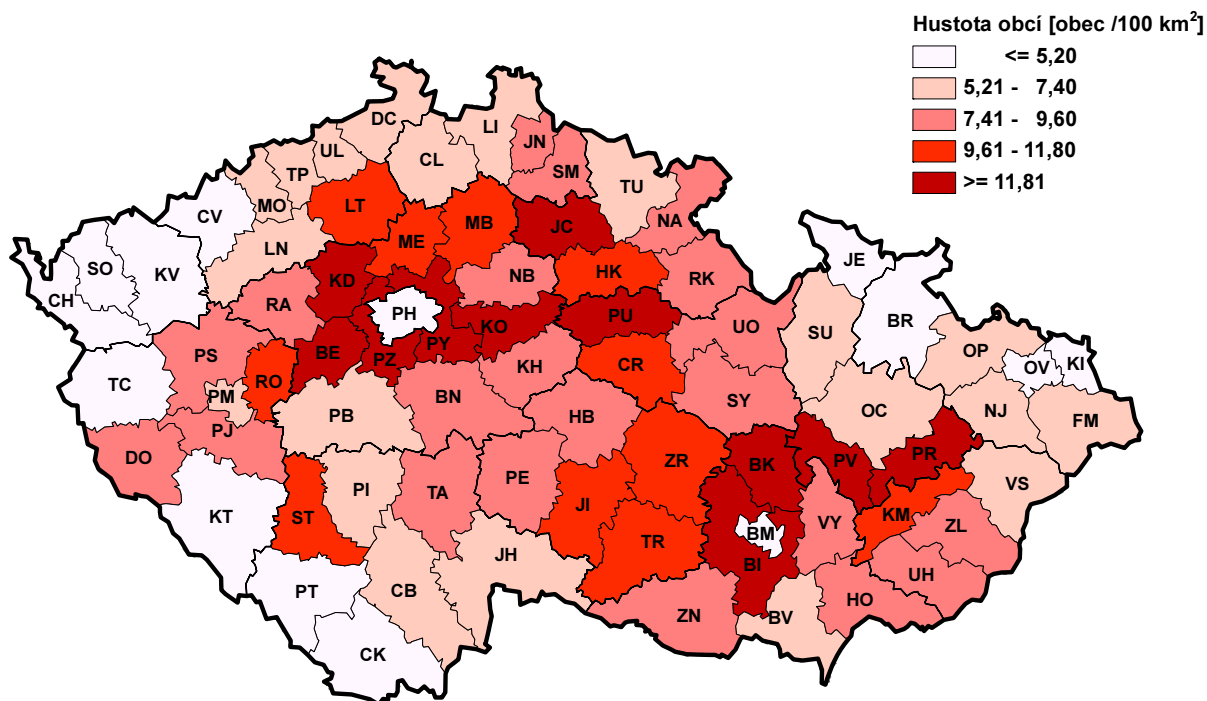
U silnic nejvyšších kategorií (D, R, S I. tř.) vede kraj Jihočeský následovaný Vysočinou a všemi českými kraji. Nejkratší relativní délka nejkapacitnějších silnic je v kraji Jihomoravském, úroveň ve srovnání s kraji na prvních místech pořadí zde nedosahuje ani poloviny.

V kraji Vysočina je i nejvyšší úroveň relativní délky silnic II. a III. třídy. Dále s nadprůměrnou úrovní ho následuje sedm z devíti českých krajů, průměrné kraje Olomoucký a Ústecký a tři zbývající moravské kraje. Poslední v pořadí krajů je kraj Moravskoslezský s úrovní nedosahující ani čtvrtinu úrovně kraje Vysočina.

Hustota obcí

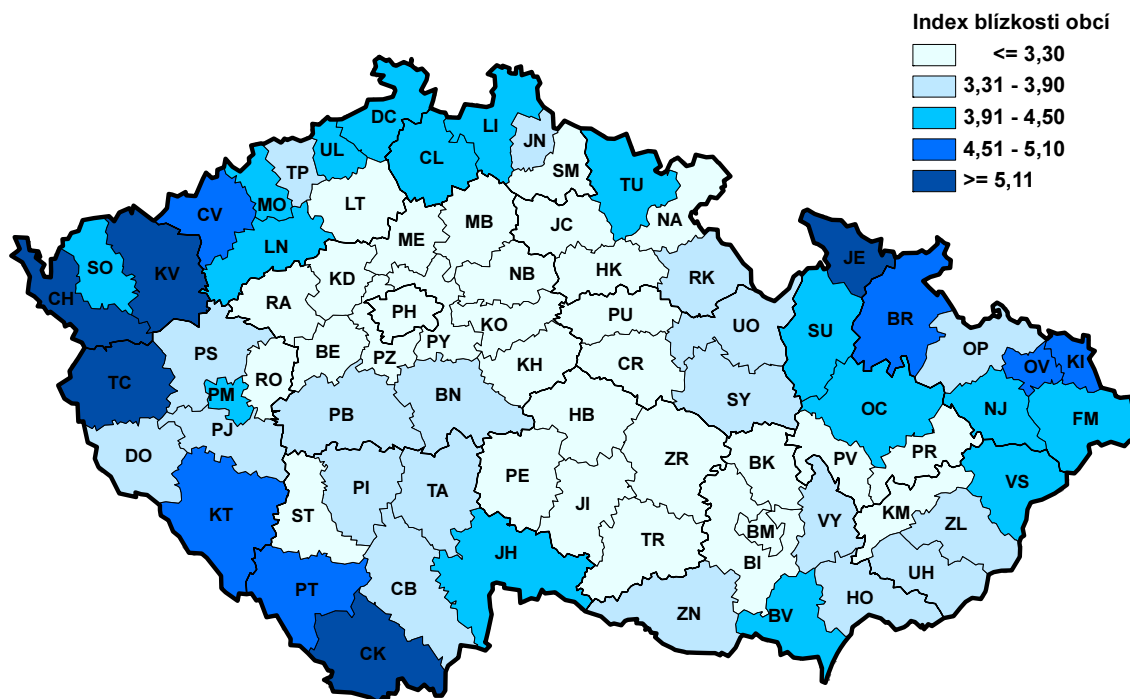
Decily	Okresy															
1. do 4,1	CK	TC	CH	KV	JE	OV										
2. 4,11 - 5,2	PT	KT	SO	CV	BR	KI										
3. 5,21 - 6,3	JH	PM	DC	LN	MO	UL	CL	LI	BV	OC	SU	FM	NJ	VS		
4. 6,31 - 7,4	PB	CB	PI	TP	TU	OP										
5. 7,41 - 8,5	BN	TA	DO	PS	JN	SM	RK	SY	HO	UH						
6. 8,51 - 9,6	KH	NB	RA	PJ	NA	UO	HB	PE	VY	ZN	ZL					
7. 9,61 - 10,7	ME	LT	JI	KM												
8. 10,71 - 11,8	MB	ST	RO	HK	CR	TR	ZR									
9. 11,81 - 12,9	BE	KO	JC	PU	BI	PV	PR									
10. 12,91 a více	KD	PY	PZ	BK												

Poznámka: Hustota obcí je faktorem značně ovlivňujícím síť pozemních komunikací. Nejčastěji se kvantifikuje jako počet obcí ležících na 100 km² regionu [obec /100 km²].



Nejhustější síť obcí má Středočeský kraj, v 9. a 10. decilu z 11 okresů je téměř polovina ze Středočeského kraje. Nejřidší síť je v krajích Karlovarském a moravskoslezském. Zčásti to může vysvětlit to, že Středočeský kraj má nejvyšší počet obcí ze všech krajů, Karlovarský kraj naproti tomu má počet obcí nejnižší – přibližně desetinový a navíc zde řada historických obcí do poloviny minulého století zanikla.

Index blízkosti obcí



Decily	Okresy															
	BE	KD	KO	KH	MB	PY	PZ	RO	HK	JC	PU	TR	BK	BI	PV	PR
1. do 3.0	BE	KD	KO	KH	MB	PY	PZ	RO	HK	JC	PU	TR	BK	BI	PV	PR
2. 3.01 - 3.3	ME	NB	RA	ST	LT	SM	NA	CR	HB	JI	PE	ZR	KM			
3. 3.31 - 3.6	BN	TA	PJ	JN	RK	SY	UO	VY	ZN	UH	ZL					
4. 3.61 - 3.9	PB	CB	PI	DO	PS	TP	HO	OP								
5. 3.91 - 4.2	PM	DC	LN	UL	LI	TU	BV	OC	SU	FM	NJ					
6. 4.21 - 4.5	JH	SO	MO	CL	VS											
7. 4.51 - 4.8	PT	KT	CV	BR	KI											
8. 4.81 - 5,1	OV															
9. 5.11 - 5.4	TC	CH	KV													
10. 5.41 a více	CK	JE														

Poznámka: Je to jedna z možných charakteristik pro hodnocení rozdílů v prostorovém uspořádání jevů. Vychází u míry hustoty obcí. Její převrácená hodnota udává průměrnou rozlohu obcí. Odmocnina z průměrné hodnoty rozlohy obcí je index blízkosti obcí. Je to také průměrná teoretická vzájemná vzdálenost daného počtu obcí umístěných ve čtvercové síti v regionu dané rozlohy. Vzájemné vzdálenosti obcí v reálném rozložení obcí je do značné míry úměrné indexu blízkosti obcí. Čím vyšší je index, tím vzdálenější si jsou obce.

Pozoruhodné, ale i vysvětlitelné je to, že v 9. a 10. decilu se nacházejí vesměs pohraniční okresy, ještě i v dalších nadprůměrných decilech převažují pohraniční okresy.

Vazba motorových vozidel na silniční síť

Vhodným komparačním faktorem jsou indikátory charakterizující disponibilní vytížení silnic – v nejjednodušším případě *délka silnic připadající na jedno provozované vozidlo*, případně na jeden provozovaný osobní automobil. Vyskytují se zde však některé problémy, které brání využití tohoto komparačního kritéria. Jediným dostatečně obsažným zdrojem dat je centrální registr vozidel Ministerstva vnitra. Zahrnuje bohužel pouze motorová vozidla registrovaná nikoliv skutečně provozovaná. Rozdíl mezi nimi není zdaleka zanedbatelný a tato diference není u jednotlivých regionů absolutně ani relativně stejná. Dále také centrální registr vozidel uvádí místní příslušnost vozidla jen k jednotlivým původním okresům – nikoliv ke skutečným současným.

Podobným faktorem je i poměr regionální hodnoty dopravního výkonu k délce silnic, na nichž se tohoto výkonu dosáhlo, což lze nazvat *zatížení silnic*. Dopravním výkonem se rozumí délka dráhy, kterou za 24 hodin ujedou všechna vozidla po silniční síti ve sledovaném regionu. U faktoru *dopravní výkon a odvozeného zatížení silnic* vystupuje do popředí znalost celkové struktury silniční sítě včetně místních komunikací, kde se v regionech realizuje značná část dopravního výkonu. Informativní údaje o délkách místních komunikací jsou již k dispozici, údaje o jejich zatížení resp. o přenášených dopravních výkonech už k dispozici nejsou (a nebudou), sčítání dopravy se zde neprovádí a ani se nepřipravuje. I u tohoto faktoru existují tedy určitá omezení bránící jeho exploataci. U menších územních jednotek (okresy, správní obvody ORP) není dopravní výkon zjistitelný, síť sčítacích bodů na silnicích je příliš řídká a z ekonomických a dalších důvodů ji nelze několikanásobně zahustit jak by pro uvedený účel bylo potřebné. Problematická je otázka zachování časové jednotnosti. Dopravní výkony se zajišťují výpočtem z primárních dat získaných z periodicky prováděných sčítání dopravy a provozu na silniční a dálniční síti. Tato perioda je desetiletá. V polovině tohoto intervalu se informace zpřesňují, k dispozici jsou potom s přibližně dvouletým zpožděním.

2. MÍSTNÍ KOMUNIKACE

Tento článek si klade dva cíle – informovat o tzv. místních komunikacích a způsobu jejich statistického sledování a v závěru stručně data o místních komunikacích podle obcí popsat.

Vymezení pojmu *místní komunikace* je upraveno zákonem o pozemních komunikacích 13/1997 Sb. a navazujícími vyhláškami. Jde o kategorii pozemních, veřejně přístupných komunikací, jež slouží převážně místní dopravě převážně v intravilánu jednotlivých obcí. Vlastníkem místních komunikací jsou podle tohoto zákona obce.

Kromě místních komunikací definuje zákon také *účelové komunikace*, které slouží ke spojení jednotlivých nemovitostí s ostatními pozemními komunikacemi nebo k obhospodařování zemědělských a lesních pozemků. Mohou být neveřejné a jejich vlastníky jsou právnické či fyzické osoby.

Naopak vyššími kategoriemi pozemních komunikací jsou podle zákona *dálnice* a *silnice* (I., II. a III. třídy, zvláštním typem I. třídy jsou rychlostní silnice). Vlastníkem dálnic a silnic I. třídy je stát, vlastníky silnic II. a III. třídy jsou kraje.

O zařazení a změnách kategorií rozhodují příslušné silniční správní úřady, přitom se zohledňují vlastnická práva k dotčené pozemní komunikaci. O zařazení či vyřazení pozemní komunikace z kategorie místních komunikací rozhodují obce.

Místními komunikacemi zpravidla nejsou tzv. *průjezdní úseky* silnic a dálnic, tedy úseky vedoucí zastavěným nebo zastavitelným územím obce podle územně plánovací dokumentace. Dopravní značky ani běžné mapy či plány pro veřejnost neoznačují ani nerozlišují, které pozemní komunikace jsou místními komunikacemi a které veřejně přístupnými účelovými komunikacemi. Směrodatné by podle zákona mělo být, zda silniční správní úřad rozhodl o zařazení do kategorie místní komunikace.

Místní komunikace mají často povahu ulice, náměstí, nábřeží, samostatné pěší komunikace, parkoviště atd., mohou však mít provozním a stavebním uspořádáním také charakter silnice, i když z právního hlediska silnicemi nejsou. Místní komunikace může být vystavěna i jako rychlostní místní komunikace, s vybavením obdobným dálnici. Součástí místních komunikací (nebo samostatnými místními komunikacemi) jsou též přilehlé chodníky, chodníky pod podloubími, veřejná parkoviště a obratiště, podchody a zařízení pro zajištění a zabezpečení přechodů pro chodce.

Místní komunikace se podle zákona č. 13/1997 Sb. a vyhlášky č. 104/1997 Sb. rozdělují podle dopravního významu, určení a stavebně technického vybavení do 4 tříd:

- místní komunikace I. třídy, kterou je zejména rychlostní místní komunikace, podle prováděcí vyhlášky též dopravně nejvýznamnější sběrné komunikace ve městech
- místní komunikace II. třídy, kterou je dopravně významná sběrná komunikace s omezením přímého připojení sousedních nemovitostí, která spojuje části měst navzájem nebo napojuje město nebo jeho část na pozemní komunikaci vyšší třídy nebo kategorie
- místní komunikace III. třídy, kterou je obslužná komunikace ve městě nebo jiné obci běžně přístupná provozu motorových vozidel a umožňující přímou dopravní obsluhu jednotlivých objektů
- místní komunikace IV. třídy, kterou je komunikace nepřístupná provozu silničních motorových vozidel nebo na které je umožněn smíšený provoz, například samostatné chodníky, stezky pro pěší, cyklistické stezky, cesty v chatových oblastech, podchody, lávky, schody, pěšiny, zklidněné komunikace, pěší zóny apod.

Pro evidenční účely se místní komunikace označují arabskými číslicemi počínaje číslem 1, a to odděleně pro každou třídu místních komunikací - k označení třídy se používá alfabetaický znak:

- a) pro místní komunikace I. třídy písmeno a, např. 1a, 2a,
- b) pro místní komunikace II. třídy písmeno b, např. 1b, 4b,
- c) pro místní komunikace III. třídy písmeno c, např. 1c, 8c,
- d) pro místní komunikace IV. třídy písmeno d, např. 1d, 12d.

Základní evidencí komunikací je pasport, který vedou jejich správci. Rozsah a způsob vedení pasportu dálnic a silnic stanoví vlastník.

Podle všeho v ČR neexistuje centralizovaná databáze dat o místních komunikacích v jednotlivých obcích – tato kategorie komunikací není prioritou rezortních statistik Ministerstva dopravy ani jeho účelové organizace - Centra dopravního výzkumu v Brně. Nejaktuálnějším souhrnným zdrojem dat o místních komunikacích podle obcí v ČR je tedy s největší pravděpodobností šetření ČSÚ „VI 1-01 Roční výkaz organizačních složek státu, územních samosprávných celků, příspěvkových organizací a podobných vládních institucí“, jehož přílohou byl v roce 2006 jednostránkový výkaz „Charakteristika funkčních tříd místních komunikací“ (tiskopisy výkazů jsou k dispozici na www.czso.cz). Zde byly místní komunikace rozděleny do 4 funkčních tříd A až D, které odpovídají třídám I. až IV. Hlavním smyslem přílohy k výkazu bylo kvantifikovat národní bohatství fixované v tomto druhu technické infrastruktury pro zpřesnění statistiky národních účtů. Proto kromě délky (km) a plochy (tisíce m²) výkaz obsahoval otázku na pořizovací cenu (tisíce Kč) a také na procentní skladbu podle doby výstavby (resp. rekonstrukce) v 6 dekadách (počínaje před rokem 1950 a konče po roce 1990). Povrch ani jiné charakteristiky místních komunikací dotazovány nebyly. Zpravodajskou jednotkou byly obecní úřady. Výkaz byl povinný a měl proto vysokou návratnost (přes 94 % z 6 249 obcí ČR). Ačkoli existuje povinnost vést o místních komunikacích pasporty, lze se oprávněně domnívat, že výkaz byl pro obce náročný.

Údaje o místních komunikacích se využívají převážně v souvislosti s rozpočtem a investiční činností obcí a s pořizováním územně plánovací dokumentace, resp. jejich ekologickým vyhodnocením. Délka místních a účelových komunikací figuruje jako ukazatel č. 93 tzv. územně analytických podkladů pro jednotlivé obce (podle vyhlášky 500/2006 Sb. ke stavebnímu zákonu 183/2006 Sb.). Ojedinele se tato data objevují v rozvojových studiích mikroregionů a také v diplomových pracích s regionální tematikou, většinou ale jen jako dokumentační údaj bez dalších souvislostí.

Jako nejzávažnější téma pro analýzu dat o místních komunikacích podle obcí se jeví rozbor náročnosti jejich údržby a zátěže pro místní rozpočty. Komplikací pro celostátní analýzu je ale absence dat o kvalitě místních komunikací, pravděpodobně nízká spolehlivost dat o jejich stáří a také různý stav a praxe v zařizování do kategorie buď místních komunikací, nebo průjezdních silnic vyšší kategorie ve větších městech (viz např. data pro funkční třídu A v tabulce níže). Přitom studie o regionálních rozdílech zanedbanosti, nebo o náročnosti údržby místních komunikací v souvislosti s tzv. rozpočtovým určením daní by byly jistě přínosné. Naproti tomu trochu sporný by asi byl význam hledání regionálních rozdílů v relativních délkách místních komunikací v závislosti na typu sídelní struktury, její rozdrobenosti (nutno rozlišovat obce a části obcí), morfologii venkovských a městských sídel (např. větší kompaktnost sídel v nížinách a rozptýl v horských regionech), nadmořské výšce, průměrné podlažnosti bytového fondu (podle údajů sčítání lidu, domů a bytů), apod.

Data o místních komunikacích podle obcí jsou na vyžádání dostupná na ČSÚ. Pro ilustraci dat k roku 2006 zde uvedeme tabulku podle okresů a krajů. Z podrobných dat jsou zpracovány grafy tříděné podle velikostních skupin obcí a 4 tzv. funkčních tříd místních komunikací. Pojem funkčních tříd je převzat ze zdrojového výkazu a má tento význam:

- A ... rychlostní komunikace
- B ... sběrné komunikace
- C ... městské třídy a obslužné komunikace
- D ... zklidněné komunikace, cyklistické stezky a stezky pro pěší

Z grafů i souhrnné tabulky je zřejmé, že dominantní třídou místních komunikací podle délky v ČR je logicky třída C (62 %), následovaná D (32 %), zatímco zbývající třídy jsou z hlediska délek okrajové (A 1 % a B 4 %). Třídy A a B se vyskytují až ve větších obcích a městech.

Relativizované délky místních komunikací vykazují jisté regionální souvislosti – např. v délce na plochu okresů dosahují maxim okresy vysoce urbanizované a současně průmyslové (Karviná), případně i s horským typem osídlení (Jablonec n. N.), samozřejmě spolu s okresy-městy. Minimální hodnoty jsou pak v periferních a řídko osídlených okresech. Při relativizaci celkové délky místních komunikací v okresech na počet obyvatel je tomu v zásadě naopak.

Tab.1: Celková délka místních komunikací na plochu okresu (v km/km²)

Maximum		Minimum	
okres	hodnota	okres	hodnota
Karviná	7,48	Tachov	0,36
Praha	7,32	Klatovy	0,48
Ostrava – město	5,30	Jeseník	0,49
Brno – město	4,32	Český Krumlov	0,50
Plzeň – město	2,77	Jindřichův Hradec	0,51
Jablonec n. Nisou	2,35	Prachatice	0,51
Praha – západ	1,78	Třebíč	0,53
Hradec Králové	1,71	Bruntál	0,56
Liberec	1,64	Znojmo	0,57
Frydek – Místek	1,54	Plzeň – sever	0,57

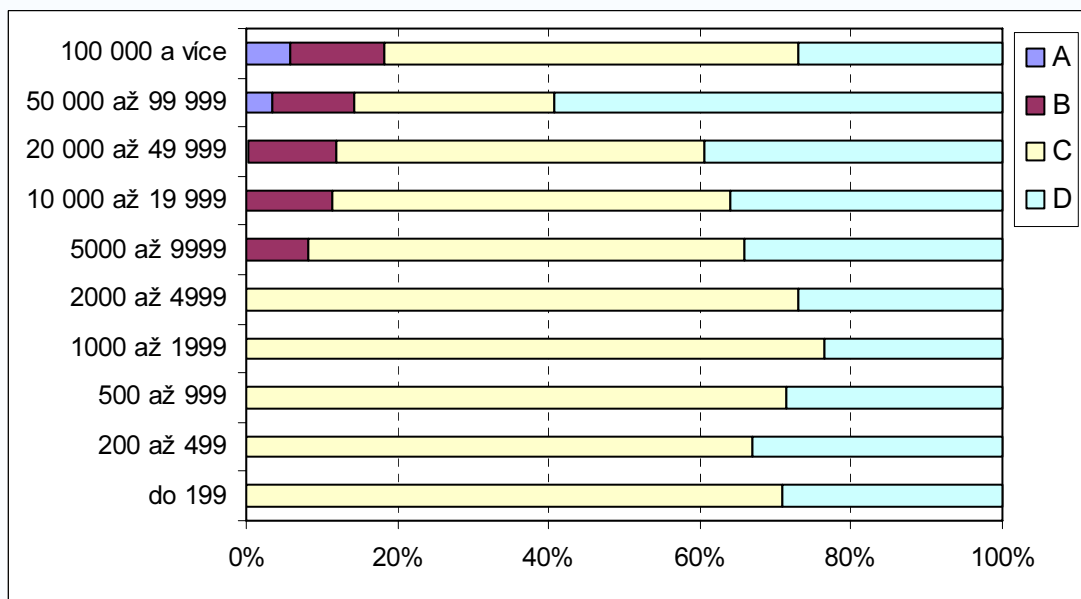
Tab.2: Celková délka místních komunikací na obyvatele okresu (v km / 1000 ob.)

Maximum		Minimum	
okres	hodnota	okres	hodnota
Strakonice	16,31	Brno - město	2,71
Pelhřimov	14,27	Praha	3,07
Prachatice	13,64	Ústí n. Labem	3,70
Český Krumlov	13,39	Plzeň - město	4,07
Semily	12,78	Kladno	4,48
Benešov	12,14	Prostějov	5,07
Domažlice	11,56	Ostrava - město	5,20
Příbram	10,98	Teplice	5,29
Ústí n. Orlicí	10,82	Most	5,55
Praha - západ	10,80	Zlín	5,58

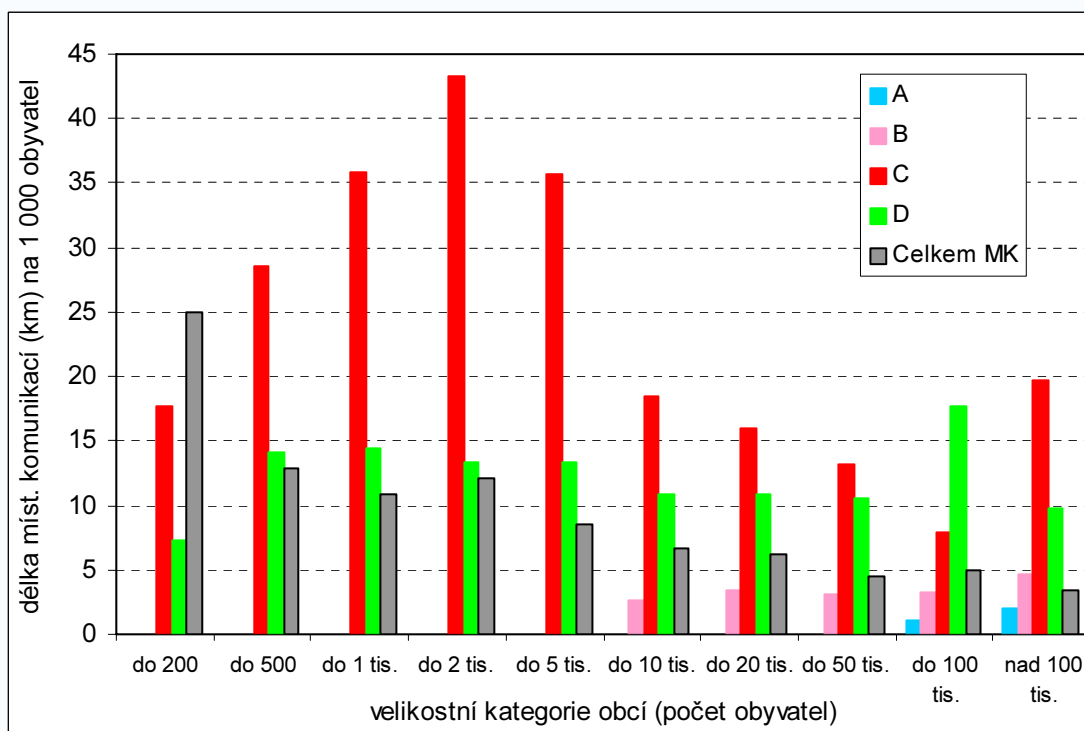
Z grafů podle velikostních skupin obcí vyplývá několik závěrů, které však nelze nijak přeceňovat – např. že největší podíl zklidněných ulic, cyklostezek a stezek pro pěší (třída D) je ve městech mezi 50 - 99 tis. obyvateli apod. To se objevuje i v grafu, v němž je délka místních komunikací relativizována na 1000 obyvatel (viz zelené sloupce).

S rostoucí velikostí obce (města) logicky klesá celková délka místních komunikací na jednoho obyvatele (místní komunikace jsou tedy ve větších městech více využívány), ale roste v přepočtu na plochu obce (pozor ale, plocha v celém územním obvodu obce není v těsné relaci s počtem obyvatel). Do určité míry zajímavý je pohled na relativní délky podle jednotlivých funkčních tříd – např. obslužných místních komunikací (třída C) na obyvatele je nejvíce v obcích od 1 do 2 tisíc obyvatel, takže by snad bylo možno říci, že jsou z tohoto „morfologického“ hlediska nejvíce extenzivní formou zástavby.

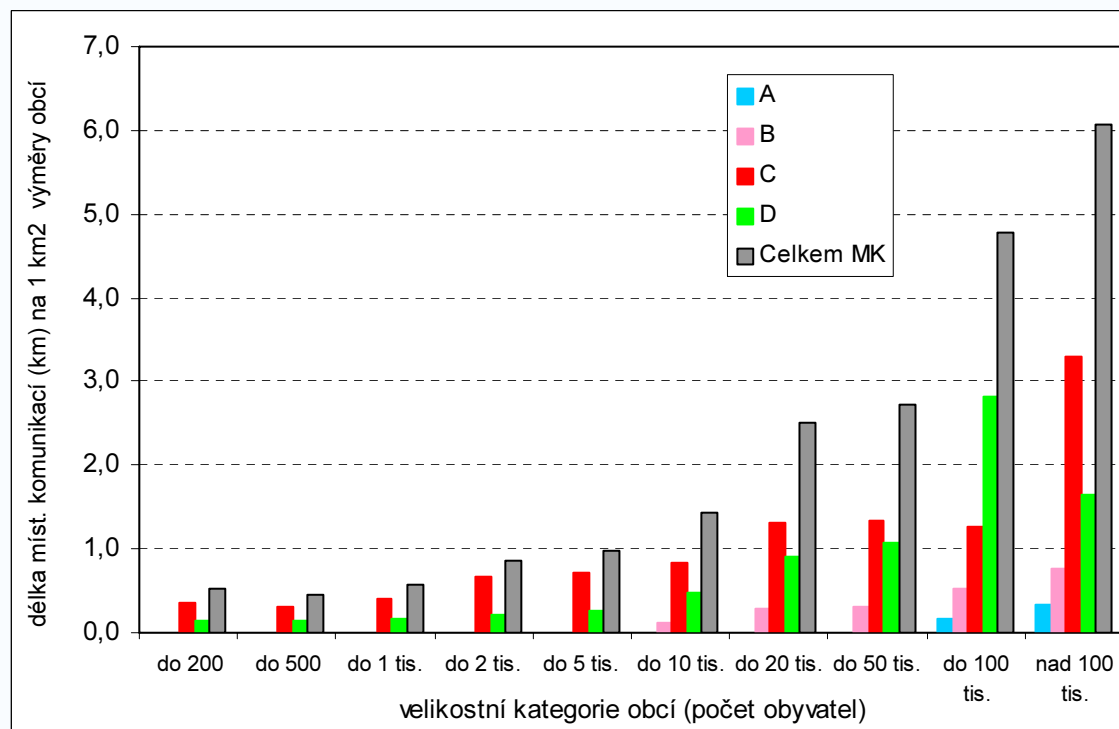
Graf 1: Podíl tříd místních komunikací ve velikostních skupinách obcí (dle počtu obyv.)



Graf 2: Relativní délka funkčních tříd místních komunikací na obyvatele



Graf 3: Relativní délka funkčních tříd místních komunikací na plochu



Tab. 3: Délka místních komunikací podle funkčních tříd

ČR, kraj, okres	Počet obyvatel	Rozloha (km ²)	Třída místních komunikací (km)				Místní komunikace celkem (km)
			A	B	C	D	
Česká republika	10 251 079	78 867	628	3 357	46 745	24 189	74 919
Praha hl. m.	1 181 610	496	408	453	2 133	636	3 630
Sředočeský	1 158 108	11 015	0	364	6 438	3 045	9 847
Benešov	91 074	1 475	0	15	791	300	1 106
Beroun	78 458	662	0	13	503	161	677
Kladno	152 163	720	0	23	498	161	682
Kolín	90 552	744	0	27	378	183	588
Kutná Hora	73 602	917	0	66	381	109	556
Mělník	95 802	701	0	14	495	264	773
Mladá Boleslav	115 379	1 023	0	37	577	226	840
Nymburk	85 674	850	0	54	363	337	754
Praha - východ	117 107	755	0	28	671	408	1 107
Praha - západ	95 580	581	0	6	690	336	1 032
Příbram	110 014	1 692	0	51	741	416	1 208
Rakovník	52 703	896	0	30	350	144	524

Tab. 3: Délka místních komunikací podle funkčních tříd (pokračování)

ČR, kraj, okres	Počet obyvatel	Rozloha (km ²)	Třída místních komunikací (km)				Místní komunikace celkem (km)
			A	B	C	D	
Jihočeský	627 766	10 057	0	130	4 360	1 964	6 454
České Budějovice	180 986	1 638	0	15	959	364	1 338
Český Krumlov	60 708	1 615	0	7	527	279	813
Jindřichův Hradec	92 752	1 944	0	15	677	296	988
Písek	70 144	1 127	0	38	493	167	698
Prachatice	51 470	1 375	0	18	521	163	702
Strakonice	69 539	1 032	0	19	591	524	1 134
Tábor	102 167	1 326	0	18	592	171	781
Plzeňský	551 528	7 561	0	72	3 296	1 237	4 605
Domažlice	58 748	1 123	0	2	437	240	679
Klatovy	87 629	1 946	0	0	710	227	937
Plzeň - město	178 064	261	0	30	449	245	724
Plzeň - jih	58 404	990	0	4	445	134	583
Plzeň - sever	71 111	1 287	0	0	550	184	734
Rokycany	45 823	575	0	1	336	120	457
Tachov	51 749	1 379	0	35	369	87	491
Karlovarský	304 274	3 315	41	164	1 186	773	2 164
Cheb	93 112	1 046	0	13	391	211	615
Karlovy Vary	117 783	1 515	41	116	436	341	934
Sokolov	93 379	754	0	35	359	221	615
Ústecký	823 173	5 335	64	303	3 043	1 969	5 379
Děčín	134 090	909	26	37	704	255	1 022
Chomutov	125 231	935	10	31	432	231	704
Litoměřice	114 848	1 032	0	90	584	469	1 143
Louny	85 936	1 118	0	16	499	233	748
Most	116 836	467	0	37	282	329	648
Teplice	127 599	469	19	48	335	273	675
Ústí n. Labem	118 633	404	9	44	207	179	439
Liberecký	429 031	3 163	11	140	2 558	1 586	4 295
Česká Lípa	102 592	1 073	0	5	632	141	778
Jablonec n. Nisou	88 387	402	6	23	616	300	945
Liberec	163 456	989	5	56	704	854	1 619
Semily	74 596	699	0	56	606	291	953
Královéhradecký	548 368	4 758	53	187	3 213	1 820	5 273
Hradec Králové	160 107	892	44	55	674	750	1 523
Jičín	77 306	887	0	26	526	215	767
Náchod	112 293	852	0	58	589	320	967
Rychnov n. Kněžnou	78 640	982	0	5	618	161	784
Trutnov	120 022	1 147	9	43	806	374	1 232

Tab. 3: Délka místních komunikací podle funkčních tříd (pokračování)

ČR, kraj, okres	Počet obyvatel	Rozloha (km ²)	Třída místních komunikací (km)				Místní komunikace celkem (km)
			A	B	C	D	
Pardubický	506 024	4 518	0	199	2 866	1 418	4 483
Chrudim	103 266	993	0	11	659	293	963
Pardubice	160 603	880	0	49	545	390	984
Svitavy	104 557	1 379	0	18	659	370	1 047
Ústí n. Orlicí	137 598	1 267	0	121	1 003	365	1 489
Vysočina	510 767	6 796	0	88	3 308	1 474	4 870
Havlíčkův Brod	94 919	1 265	0	25	588	192	805
Jihlava	110 477	1 199	0	8	623	383	1 014
Pelhřimov	72 339	1 290	0	0	683	349	1 032
Třebíč	113 873	1 463	0	12	594	164	770
Žďár n. Sázavou	119 159	1 579	0	43	820	386	1 249
Jihomoravský	1 130 358	7 196	0	281	3 977	1 921	6 179
Blansko	104 525	863	0	21	534	221	776
Brno - město	366 757	230	0	144	621	229	994
Brno - venkov	189 223	1 499	0	0	892	372	1 264
Břeclav	112 920	1 039	0	28	420	251	699
Hodonín	157 711	1 099	0	56	568	324	948
Vyškov	86 763	876	0	8	377	208	593
Znojmo	112 459	1 591	0	24	565	316	905
Olomoucký	639 161	5 267	0	280	2 485	1 569	4 334
Jeseník	41 891	719	0	5	282	64	351
Olomouc	228 831	1 620	0	175	677	583	1 435
Prostějov	109 429	770	0	24	330	201	555
Přerov	134 265	845	0	60	543	396	999
Šumperk	124 745	1 313	0	16	653	325	994
Zlínský	590 142	3 963	32	180	2 678	1 138	4 028
Kroměříž	107 564	796	0	11	400	331	742
Uherské Hradiště	143 745	991	0	2	635	278	915
Vsetín	145 814	1 143	0	0	1 021	273	1 294
Zlín	193 019	1 034	32	167	622	256	1 077
Moravskoslezský	1 250 769	5 427	19	516	5 204	3 639	9 378
Bruntál	98 543	1 536	0	30	517	318	865
Frýdek - Místek	209 326	1 208	19	74	1 448	320	1 861
Karviná	276 660	356	0	127	781	1 757	2 665
Nový Jičín	151 835	882	0	85	776	267	1 128
Opava	176 653	1 113	0	36	759	307	1 102
Ostrava - město	337 752	332	0	164	923	670	1 757

3. DOPRAVNÍ NEHODOVOST A KÁZEŇ ŘIDIČŮ

Tato kapitola volně navazuje na stať zveřejněnou v publikaci „Doprava v regionálním pohledu“¹. Na rozdíl od předchozího rozboru, který se zaměřil primárně na vývoj intenzity i struktury nehodovosti v silniční provozu v krajích a okresech po roce 2000, je současná studie zacílena na nehody na mikroregionální úrovni. Touto úrovní zde myslíme území správních obvodů obcí s rozšířenou působností (SO ORP), popř. úroveň obcí a jejich jiné účelové agregace (vybraná města, velikostní skupiny obcí).

Na konci roku 2008 zveřejnilo Ministerstvo vnitra ČR na svých webových stránkách nový informační systém („Nehody v mapě ČR“). Prostřednictvím geografického informačního systému je možné podrobně lokalizovat dopravní nehody vzniklé od počátku roku 2007, a to na základě předem zvoleného výběru kritérií. Tímto kritériem může být čas, příčina nehody, hydrometeorologické okolnosti, následky aj.

Pro účely tohoto rozboru byly primární **údaje** za jednotlivé obce agregovány do území SO ORP², resp. 11 velikostních skupin obcí, část údajů byla také analyzována samostatně za velká města (nad 50 tis. obyvatel). Údaje o nehodách se vztahovaly k roku 2008 (nehody za rok 2007 nejsou v databázi do obecní úrovně zatím 100% pokryty, data za celý rok 2009 nebyla v době zpracování tohoto rozboru ještě k dispozici). Aby bylo možné alespoň orientačně porovnávat intenzitu nehodovosti v různých územích, byly údaje o počtu nehod relativizovány počtem bydlících obyvatel, resp. počtem registrovaných vozidel (v obou případech k 31.12.2008). Počet registrovaných vozidel byl získán z centrálního registru vozidel. Více než 80 % všech vozidel je v tomto registru přiřazeno přímo ke konkrétní obci, zbylá část je lokalizována pouze do úrovně obcí 2. stupně (správních obvodů obcí s pověřeným obecním úřadem), popř. okresů. V následujícím rozboru byly nakonec použity pouze údaje o registrovaných osobních automobilech, které jsou z hlediska lokalizace relativně nespolehlivější (téměř 90 % z nich je v registru přiřazeno ke konkrétní obci, zbylých 10 % bylo připojeno k obcím nepřímo - na základě rozložení přímo přiřazených osobních aut). I z tohoto důvodu, a také s ohledem na krátké analyzované období (informační systém je teprve ve zkušebním provozu, a nelze vyloučit, že za některá území nejsou dosud údaje úplné) i hlubší územní podrobnost (území některých SO ORP jsou relativně malá), je třeba k výsledkům přistupovat spíše jako k prvotním odhadům poskytující základní orientaci a odrazový můstek pro případné navazující detailnější rozborů. Proto jsme upustili od sledování vývojových trendů.

Tab. 1: Intervalové četnosti SO ORP podle vybraných ukazatelů nehodovosti v roce 2008

Dopravní nehody celkem			z toho nehody								
			s následky na zdraví			zaviněné pod vlivem alkoholu			při zhoršené viditelnosti		
Velikostní kategorie počtu nehod	Počet zařazených SO ORP		Velikostní kategorie počtu nehod	Počet zařazených SO ORP		Velikostní kategorie počtu nehod	Počet zařazených SO ORP		Velikostní kategorie počtu nehod	Počet zařazených SO ORP	
	absol.	% podíl na celku		absol.	% podíl na celku		absol.	% podíl na celku		absol.	% podíl na celku
-99	3	1,5	-19	1	0,5	-4	1	0,5	-9	4	1,9
100-149	13	6,3	20-29	13	6,3	5-9	24	11,7	10-19	22	10,7
150-199	24	11,7	30-39	19	9,2	10-14	31	15,0	20-29	40	19,4
200-299	41	19,9	40-49	30	14,6	15-19	32	15,5	30-39	23	11,2
300-399	27	13,1	50-69	41	19,9	20-29	42	20,4	40-49	16	7,8
400-499	19	9,2	70-99	34	16,5	30-39	17	8,3	50-69	29	14,1
500-699	26	12,6	100-149	31	15,0	40-49	23	11,2	70-99	25	12,1
700-999	20	9,7	150-199	17	8,3	50-69	20	9,7	100-199	28	13,6
1000-1999	21	10,2	200-299	12	5,8	70-99	10	4,9	200-299	13	6,3
2000-4999	9	4,4	300-499	5	2,4	100-199	5	2,4	300-999	5	2,4
5000+	3	1,5	500+	3	1,5	200+	1	0,5	1000+	1	0,5
všechna území	206	100,0	všechna území	206	100,0	všechna území	206	100,0	všechna území	206	100,0

Zdroj dat: Policejní prezidium ČR, vlastní výpočty autorů

¹ Publikace je dostupná na webových stránkách ČSÚ: <http://www.czso.cz/csu/2008edicniplan.nsf/p/9305-08>

² S ohledem na dodržení územní celistvosti považujeme pro účely tohoto rozboru Hl.m.Prahu také za území na úrovni správního obvodu ORP.

Výsledky předkládáme jednak v tabelární formě (především zobrazením extrémních hodnot SO ORP ve všech základních ukazatelích), v grafické podobě (pro srovnání mikroregionálních disparit napříč kraji) a rovněž v podobě přílohových kartogramů (ze kterých je možno vyčíst pozici jednotlivých SO ORP i krajů). Interpretací hodnota vypočtených charakteristik je odvislá také od velikosti porovnávaných správních obvodů ORP. Vzhledem k tomu, že datová základna umožnila analyzovat zatím pouze 1 rok, uvádíme přehled o **velikosti souborů** (tab. 1). Je zřejmé, že v případě celkového počtu nehod se jedná o stovky případů, u detailněji strukturovaných ukazatelů nehodovosti se typické hodnoty pro SO ORP pohybují v řádu desítek. Pro detekci základního charakteru regionálních disparit považujeme uvedené četnosti za dostatečné.

Tab. 2: Správní obvody obcí s rozšířenou působností s extrémními hodnotami intenzity nehodovosti v roce 2008

Správní obvody s maximální hodnotou						Správní obvody s minimální hodnotou					
Nehody na 100 registr. vozidel			Nehody na tis. obyvatel			Nehody na 100 registr. vozidel			Nehody na tis. obyvatel		
Název SO ORP	kraj	hodnota	Název SO ORP	kraj	hodnota	Název SO ORP	kraj	hodnota	Název SO ORP	kraj	hodnota
Říčany	STC	64,4	Říčany	STC	33,4	Moravský Krumlov	JHM	13,4	Valašské Klobouky	ZLK	4,5
Velké Meziříčí	VYS	60,4	Praha	PHA	24,7	Valašské Klobouky	ZLK	13,4	Moravský Krumlov	JHM	5,5
Humpolec	VYS	53,0	Velké Meziříčí	VYS	24,6	Nový Bydžov	HKK	13,4	Broumov	HKK	6,0
Holice	PAK	51,5	Humpolec	VYS	24,2	Konice	OLK	15,8	Konice	OLK	6,2
Olomouc	OLK	51,0	Holice	PAK	23,9	Broumov	HKK	16,2	Nový Bydžov	HKK	6,2
Hranice	OLK	49,5	Benešov	STC	23,3	Morav. Budějovice	VYS	17,3	Veselí nad Mor.	JHM	6,7
Benešov	STC	49,2	Tachov	PLK	22,3	Dobruška	HKK	17,4	Polička	PAK	7,1
Praha	PHA	48,5	Vlašim	STC	21,8	Náměšť n. Oslavou	VYS	17,8	Litvínov	ULK	7,2
Ústí nad Labem	ULK	48,3	Černošice	STC	21,3	Dačice	JHC	17,8	Morav. Budějovice	VYS	7,2
Tachov	PLK	47,9	Brandýs n- Lab.- Stará Boleslav	STC	20,3	Veselí nad Mor.	JHM	18,4	Otrokovice	ZLK	7,3

Zdroj dat: Policejní prezidium ČR, vlastní výpočty autorů

Intenzita celkové nehodovosti na pozemních komunikacích vykazuje významné regionální disparity, projevující se jak na krajské, tak i mikroregionální úrovni. Územní rozložení nehodovosti má částečně charakter západovýchodního gradientu, jenž je více zřetelný zejména při relaci počtu nehod k obyvatelstvu (při relaci k registrovanému vozovému parku se regionální rozdíly mírně snižují, i přesto však nehodovost v Čechách stále převyšuje úroveň Moravy). Relativně nejvíce nehod je soustředěno na území Prahy a Středočeského kraje a dále na Liberecku a Plzeňsku, poměříme-li nehody s registrovanými osobními automobily, pak také na Karlovarsku a Moravskoslezsku.

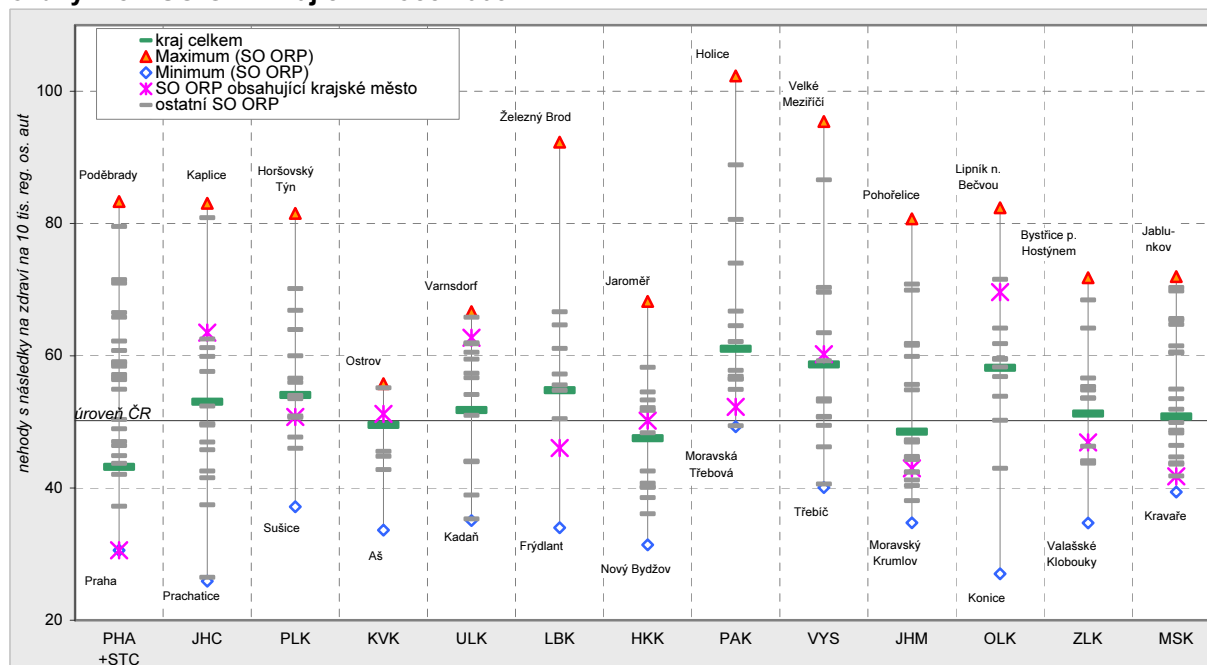
Na úrovni správních obvodů ORP nacházíme nejvyšší nehodovost ve velkých městech a jejich zázemí a dále v obvodech, jimiž prochází významné dopravní tepny (silný vliv dálnic D-1, D-5 a rychlostní komunikace Praha-Liberec). Obvody ORP s nadprůměrnými intenzitami nehodovosti se nejvíce koncentrují ve středních Čechách (mezi desítkou SO ORP celé ČR s nejvyšším počtem nehod na populaci jich plná polovina náleží právě do tohoto kraje – viz tab. 1). Naopak především na jižní Moravě existují rozsáhlá území s podprůměrnou nehodovostí (např. podél celé hranice s Rakouskem částečně i Slovenskem). Intenzita nehodovosti v SO ORP s nejhorším postavením (Říčany) převyšovala úroveň nejlépe postaveného SO ORP (na JV Moravy) sedminásobně (při relaci nehod k obyvatelstvu), resp. pětinašobně (při relaci k registrovaným osobním automobilům).

Nejrozvinutější vnitrokrajské disparity (měřené jednoduchým variačním koeficientem intenzity nehodovosti mezi SO ORP) se ukázaly na Vysočině (44 %), Jihomoravském, Olomouckém kraji a na východě Čech (27-37 %), jako relativně homogenní se v tomto ohledu jeví naopak Liberecko (14 %). Zvýšené disparity v rámci Vysočiny odráží na jedné straně významný vliv silně vytiženého dálničního tahu (generujícího i vyšší absolutní počty nehod), ale i rozsáhlou sítí relativně málo vytižených komunikací místního, popř. okresního významu).

Regionální rozdíly intenzity nehodovosti jsou **ovlivněny řadou faktorů**. Jistě mezi ně patří hustota a hierarchie komunikační sítě (projevující se v diferencovaných intenzitách dopravy), fyzicko-geografické faktory (terénní a klimatické charakteristiky), kvalita dopravního značení, regulační zásahy (preventivní i represivní) zainteresovaných veřejných institucí a v neposlední řadě dovednosti i chování vlastních řidičů. Pro objektivnější identifikaci intenzit nehodovosti by zřejmě bylo žádoucí poměřit počty nehod s dopravní intenzitou (ta však není k dispozici každý rok, poslední údaje z celostátního sčítání dopravy se vztahují roku 2005, navíc zde vyvstává i metodický problém agregace intenzit zjištěných na jednotlivých komunikacích do vyšších administrativních celků).

Negativní dopady většiny nehod jsou omezeny na relativně menší materiální důsledky (především nehody ve velkých městech), proto jim v této studii nevěnujeme tak velkou pozornost. Navíc ne všechny „drobné“ nehody (tj. bez zranění osob) musí být policii nahlášeny a tudíž statisticky zachyceny, záleží mj. na motivaci řidičů, velikosti způsobené hmotné škody (viz opakované zvýšení její hranice v posledních letech). Tento rušivý administrativní vliv (především z pohledu časových řad nehodovosti, ale z části i z hlediska objektivního podchycení regionálních disparit) je možné eliminovat zacílením rozboru pouze na dopravní nehody při nichž došlo ke zranění (popř. usmrcení) osob (zde platí povinnost je Policii ČR nahlásit).

Graf 1: Dopravní nehody s následky na zdraví na 10 tis. registrovaných osobních automobilů - rozdíly mezi SO ORP krajů v roce 2008



Zdroj dat: Policejní prezidium ČR, vlastní výpočty autorů

Pozn.: Název SO ORP s maximální (resp. minimální) hodnotou je uveden v popiskách.

V roce 2008 skončila v ČR s následky na zdraví každá sedmá nehoda. Jednalo se zejména o nehody na silnicích 2. a 3. třídy (22 % všech nehod na těchto komunikacích). V regionálním pohledu nacházíme nejvyšší podíl nehod s následky na zdraví na Zlínsku (20 %), Pardubicku a Vysočině (18-19 %), jde především o venkovské periferní regiony při hranicích zmíněných krajů. Vztáhneme-li k bydlícímu obyvatelstvu na místo všech nehod jen ty závažné (s důsledky na zdraví), postavení některých (mikro)regionů (především městských) se významně změnilo (viz kartogram 1 v příloze a graf 1). Nejvyšší intenzitu závažných nehod signalizuje Pardubicko, Vysočina a Olomoucko, nejnižší je mezi kraji naopak v Praze, která v celkové nehodovosti patřila k nejhorším. Nepříznivé postavení si naopak udržely SO ORP s krajskými městy – České Budějovice, Ústí nad Labem a Olomouc.

Tab. 3: Správní obvody obcí s rozšířenou působností s extrémními hodnotami lehce, těžce zraněných a usmrcených osob při nehodách na 10 tis. obyvatel v roce 2008

Správní obvody s maximální hodnotou						Správní obvody s minimální hodnotou					
Lehce zranění při dopravních nehodách na tis. obyvatel			Těžce zranění a usmrcení při doprav. nehodách na tis. obyv.			Lehce zranění při dopravních nehodách na tis. obyvatel			Těžce zranění a usmrcení při doprav. nehodách na tis. obyv.		
Název SO ORP	kraj	hodnota	Název SO ORP	kraj	hodnota	Název SO ORP	kraj	hodnota	Název SO ORP	kraj	hodnota
Holice	HKK	58,6	Železný Brod	LBK	17,1	Vimperk	JHC	8,5	Blovice	PLK	0,0
Horšovský Týn	PLK	54,9	Slaný	STC	12,6	Valašské Klobouky	ZLK	9,2	Kraslice	KVK	0,7
Pohořelice	JHM	49,7	Žatec	ULK	12,4	Prachatice	JHC	11,0	Kravaře	MSK	0,9
Kaplice	JHC	49,2	Humpolec	VYS	12,2	Aš	KVK	11,2	Ivančice	JHM	1,3
Žatec	ULK	47,9	Mnichovo Hradiště	STC	11,8	Broumov	HKK	13,3	Ostrava	MSK	1,5
Velké Meziříčí	VYS	46,5	Lipník nad Bečvou	OLK	11,0	Nový Bydžov	HKK	13,4	Litvínov	ULK	1,7
Poděbrady	STC	44,3	Lanškroun	PAK	11,0	Nové Město n. Met.	HKK	13,9	Nepomuk	PLK	1,7
Humpolec	VYS	43,7	Frydlant n. Ostravici	MSK	10,5	Konice	OLK	14,2	Tišnov	JHM	1,8
Vlašim	STC	43,5	Vysoké Mýto	PAK	10,4	Mikulov	JHM	14,8	Stod	PLK	1,8
Benešov	STC	43,3	Kralupy nad Vltavou	STC	10,0	Frydlant n. Ostrav.	MSK	14,9	Kadaň	ULK	1,8

Zdroj dat: Policejní prezidium ČR, vlastní výpočty autorů

Ve více než polovině krajů se intenzita závažné dopravní nehodovosti nacházela v „krajském SO ORP“ pod krajským průměrem, kromě Prahy to platilo hlavně o Brnu, Ostravě a Liberci. Nejmarkantnější vnitrokrajské disparity závažné nehodovosti se objevily na Liberecku (vlivem nepříznivého postavení Železnobrodská), Vysočině (dopravně exponované mikroregiony Humpolecko a Velkomeziříčsko) a v krajích Jihočeském a Olomouckém; omezenější rozdíly mezi obvody ORP naproti tomu zaznamenaly regiony s nejvyšší urbanizací (SZ Čechy, Moravskoslezsko).

Územní distribuce intenzit nejzávažnější nehodovosti (nehody s těžce zraněnými nebo usmrcenými osobami) se vyznačuje zvýšenými hodnotami ve středních a jižních Čechách a na Pardubicku, nejnižšími v Praze a kraji Moravskoslezském (na poloviční úrovni intenzit kraje Středočeského). Rozložení na mikroregionální úrovni je vlivem nižšího absolutního počtu nehod spíše nahodilé, bez náznaku koncentrace do souvislejších územních pásů.

Vzhledem k vyšším četnostem mají lepší vypovídací schopnost údaje o počtu lehce zraněných osob (v relaci k obyvatelstvu). Souvislejší území se zvýšeným relativním počtem zraněných sledujeme na Plzeňsku, Vysočině, západní části středních Čech a jižní části Ústecka, podprůměrné hodnoty prakticky na celé Moravě (především na Zlínsku a Ostravsku).

Tab. 4: Dopravní nehody a jejich následky podle velikostních skupin obcí v roce 2008

Velikost obce (počet obyvatel)	Nehody celkem					Nehody s následky na zdraví				Těžce zranění a usmrcení při nehodách na 10 tis. obyvatel	
	absolutně ¹⁾	na tis. obyvatel		nehody na tis. registr. osob. aut		% ze všech nehod		na 10 tis. obyv			
		hodnota	pořadí	hodnota	pořadí	hodnota	pořadí	hodnota	pořadí	hodnota	pořadí
ČR celkem	158 427	15,2	x	35,8	x	14,0	x	21,3	x	4,5	x
do 199	3 833	20,0	2	38,2	4	20,7	1	41,4	1	11,2	1
200 - 499	10 888	16,5	4	33,7	6	19,9	2	32,8	2	8,9	2
500 - 999	13 726	14,8	6	32,5	8	18,9	3	28,0	3	6,9	3
1 000 - 1 999	12 454	13,0	7	29,7	9	18,8	4	24,3	4	5,9	4
2 000 - 4 999	13 167	11,2	10	27,1	11	18,7	5	21,1	5	4,7	5
5 000 - 9 999	10 571	11,1	11	27,9	10	17,3	6	19,2	8	4,0	7
10 000 - 19 999	12 761	12,9	9	33,2	7	15,4	7	19,8	6	4,4	6
20 000 - 49 999	16 101	12,9	8	34,5	5	13,1	8	16,9	10	3,1	9
50 000 - 99 999	16 152	15,2	5	39,7	3	13,0	9	19,8	7	3,2	8
100 000 - 499 999	18 523	17,7	3	44,9	2	10,4	10	18,5	9	2,5	11
500 000 +	30 251	24,7	1	48,5	1	6,3	11	15,6	11	3,0	10

Zdroj dat: Policejní prezidium ČR, vlastní výpočty autorů

¹⁾ Úhrn všech dopravních nehod za rok 2008 (podle aplikace Nehody v mapě ČR) byl oproti standardně publikovaným údajům MV (160 376) o 1,2 % nižší.

Téměř každá pátá dopravní nehoda v ČR vzniká na území Prahy, polovina všech nehod v obcích s více než 20 tis. obyvatel. Na území nejmenších obcích (do 200 obyvatel) připadá každá čtyřicátá nehoda v ČR (na celkové rozloze ČR se tyto obce podílí téměř osminou).

Tab. 5: Správní obvody obcí s rozšířenou působností s extrémními hodnotami nehod zaviněných pod vlivem alkoholu a nehod za zhoršené viditelnosti v roce 2008

Správní obvody s maximální hodnotou						Správní obvody s minimální hodnotou					
Podíl nehod zaviněných pod vlivem alkoholu ze všech dopravních nehod (%)			Podíl nehod při zhoršené viditelnosti ze všech dopravních nehod (%)			Podíl nehod zaviněných pod vlivem alkoholu ze všech dopravních nehod (%)			Podíl nehod při zhoršené viditelnosti ze všech dopravních nehod (%)		
Název SO ORP	kraj	hodnota	Název SO ORP	kraj	hodnota	Název SO ORP	kraj	hodnota	Název SO ORP	kraj	hodnota
Valaš. Klobouky	ZLK	17,6	Dačice	JHC	38,1	Praha	PHA	2,2	Uherské Hradiště	ZLK	4,0
Aš	KVK	11,9	Jindřichův Hradec	JHC	35,2	Holice	PAK	2,2	Brno	JHM	4,5
Lanškroun	PAK	11,8	Třeboň	JHC	33,8	Rosice	JHM	2,4	Břeclav	JHM	4,6
Třeboň	JHC	11,3	Varnsdorf	ULK	29,4	Židlochovice	JHM	2,4	Náměšť n. Oslavou	VYS	5,0
Veselí n. Moravou	JHM	10,6	Horšovský Týn	PLK	28,1	Brno	JHM	2,6	Králíky	PAK	5,2
Jeseník	OLK	10,2	Horáždovice	PLK	26,1	Velké Meziříčí	VYS	2,6	Uherský Brod	ZLK	5,7
Moravs. Třebová	PAK	10,1	Rumburk	ULK	24,9	Hranice	OLK	2,8	Kutná Hora	STC	5,8
Jablunkov	MSK	10,0	Sušice	PLK	23,8	Hradec Králové	HKK	2,8	Mikulov	JHM	6,0
Lipník nad Bečvou	OLK	9,7	Semily	LBK	23,3	Přeštice	PLK	2,8	Trutnov	HKK	6,1
Pacov	VYS	9,7	Humpolec	VYS	23,3	Blovice	PLK	2,8	Česká Třebová	PAK	6,3

Zdroj dat: Policejní prezidium ČR, vlastní výpočty autorů

Intenzita celkové nehodovosti (viz tab. 4) se významně odlišuje podle velikosti obcí. Nejvyšších hodnot (jak v přepočtu na obyvatele, popř. registr. os. automobil) dosahuje v Praze, národní úroveň překračují v průměru města nad 50 tis. obyvatel, ale také nejmenší obce (do 200 obyvatel). Nejnižší (proti maximálním hodnotám zhruba poloviční) nehodovost nacházíme v obou případech v menších městech (od 2-10 tis. obyvatel). Rozdíly mezi velikostními skupinami obcí byly relativně menší při vztažení nehod k registrovanému vozovému parku nežli k bydlícímu obyvatelstvu. Procentuální zastoupení nehod s následky na zdraví i jejich intenzity se plynule zvyšují s klesající velikostí obce - v obcích do 5 tis. obyvatel skončila s následky na zdraví každá pátá nehoda, v krajských městech byl tento podíl poloviční.

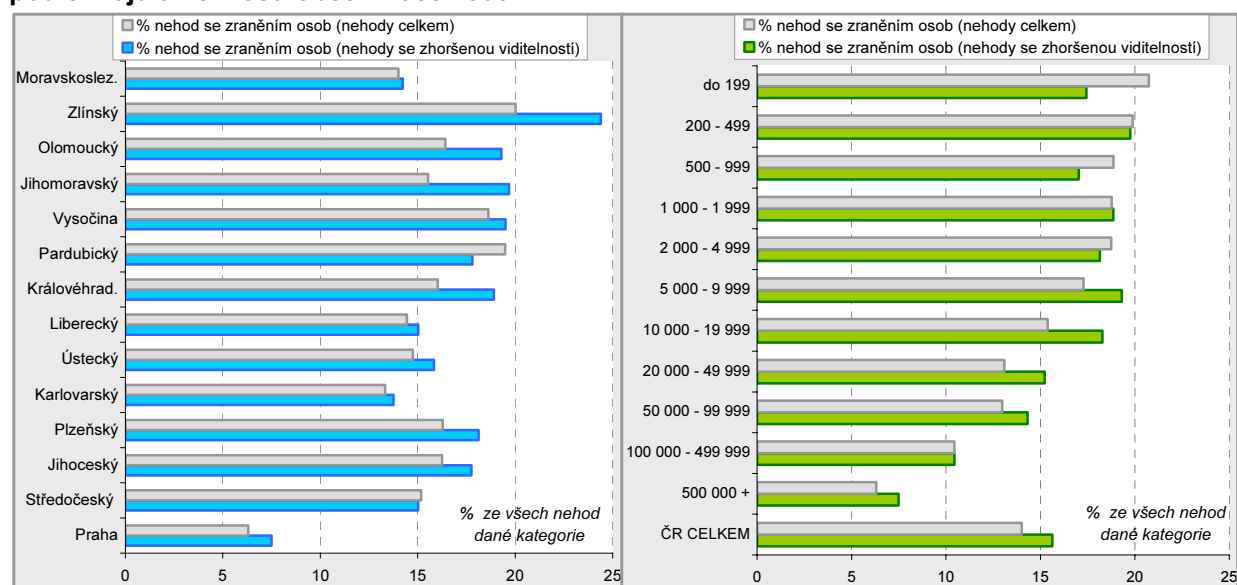
Tab. 6: Dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu a nehody za zhoršené viditelnosti podle velikostních skupin obcí v roce 2008

Velikost obce (počet obyvatel)	Nehody pod vlivem alkoholu				Nehody při zhoršené viditelnosti				Zraněné osoby u nehod ze zhoršenou viditelností jako % obdobně zraněných při všech nehodách			
	% ze všech nehod		na 10 tis. obyvatel		% ze všech nehod		na 10 tis. obyvatel		lehce zranění		těžce zranění a usmrcení	
	hodnota	pořadí	hodnota	pořadí	hodnota	pořadí	hodnota	pořadí	hodnota	pořadí	hodnota	pořadí
ČR celkem	4,5	x	6,8	x	11,3	x	17,1	x	13,0	x	12,8	x
do 199	5,2	7	10,4	1	18,9	1	37,7	1	16,5	2	16,7	1
200 - 499	4,8	8	8,0	2	15,5	2	25,5	2	16,7	1	13,0	6
500 - 999	5,3	6	7,8	3	14,3	3	21,1	3	13,5	5	11,5	9
1 000 - 1 999	5,8	3	7,6	4	13,4	4	17,4	5	13,8	4	11,7	8
2 000 - 4 999	6,0	2	6,8	7	12,9	5	14,4	9	13,5	6	13,6	5
5 000 - 9 999	6,0	1	6,7	8	12,0	6	13,3	11	14,3	3	12,5	7
10 000 - 19 999	5,8	4	7,5	5	11,4	7	14,8	7	13,5	7	15,2	3
20 000 - 49 999	5,3	5	6,9	6	11,2	9	14,5	8	12,4	8	14,6	4
50 000 - 99 999	4,0	9	6,1	9	11,4	8	17,4	6	12,0	9	15,9	2
100 000 - 499 999	3,4	10	5,9	10	8,1	10	14,4	10	8,1	11	8,0	11
500 000 +	2,2	11	5,4	11	7,4	11	18,2	4	8,6	10	8,6	10

Zdroj dat: Policejní prezidium ČR, vlastní výpočty autorů

Kromě následků na zdraví v současnosti datová základna umožňuje na mikroregionální úrovni sledovat také nehody při specifických podmínkách – **zaviněné pod vlivem alkoholu a nehody při zhoršené viditelnosti**. Význam obou kategorií nehod podtrhuje fakt, že častěji končí s následky na zdraví osob (viz graf 2), u nehod zaviněných pod vlivem alkoholu takto končí dokonce každá třetí událost (tento podíl je však proti skutečnosti zřejmě navýšený, neboť u ne každého viníka dopravní nehody se musí zjišťovat přítomnost alkoholu v krvi, kdežto u nehod s následky na zdraví by toto zjišťování mělo mít plošný charakter). K hodnocení nehodovosti zaviněné pod vlivem alkoholu je tedy třeba přistupovat obezřetněji, neboť více závisí na důslednosti policejních kontrol.

Graf 2: Podíl nehod s následky na zdraví ze všech nehod a z nehod za zhoršené viditelnosti podle krajů a velikosti obce v roce 2008

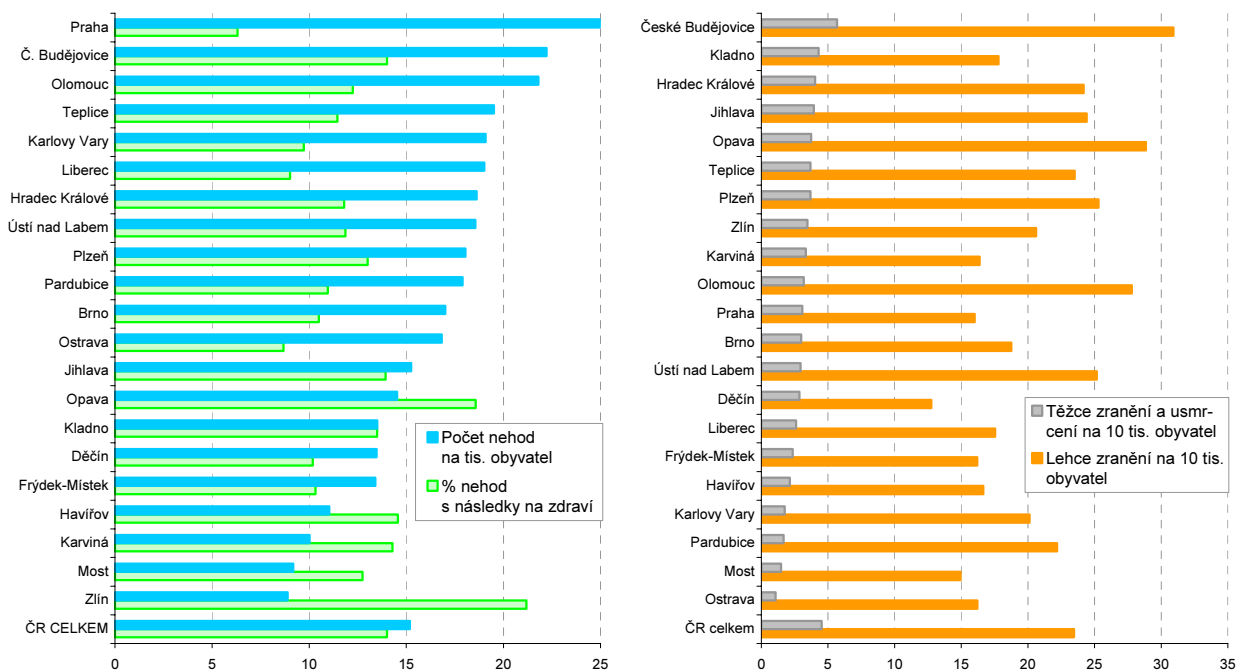


Zdroj dat: Policejní prezidium ČR, vlastní výpočty autorů

Procentní zastoupení nehod zaviněných pod vlivem alkoholu se územně odlišuje, a to především na mikoregionální úrovni (vyšší je v periferních venkovských regionech, především na Moravě). Na krajské úrovni nejsou již disparity tolik výrazné (vyšší váha je jen na Pardubicku a Zlínsku), více je naopak nacházíme ve směru město-venkov (viz tab. 6).

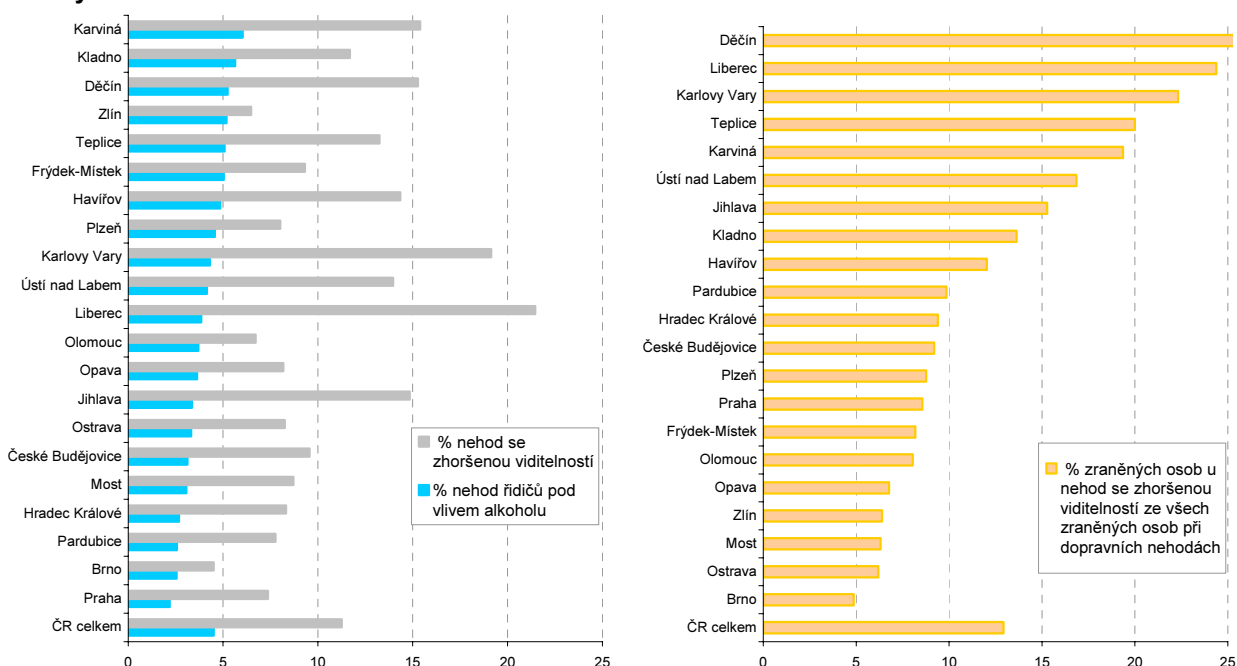
Výskyt nehod se zhoršenou viditelností je významně ovlivněn terénními a klimatickými podmínkami, s velmi nerovnoměrným územním rozložením (vyšší zastoupení v českém pohraničí, jižní části Středočeského kraje a západu Vysočiny), na krajské úrovni nejvyšší podíl na Liberecku (21 %) převyšoval úroveň krajů na jižní Moravě trojnásobně. Nehody tohoto typu se častěji vyskytují ve venkovském prostoru se soustředěním na komunikace v extravilánu.

Graf 3: Intenzita nehodovosti a zraněné osoby při nehodách ve městech nad 50 tis. obyvatel v roce 2008



Zdroj dat: Policejní prezidium ČR, vlastní výpočty autorů

Graf 4: Nehody zaviněné pod vlivem alkoholu a nehody při zhoršené viditelnosti ve městech nad 50 tis. obyvatel v roce 2008



Zdroj dat: Policejní prezidium ČR, vlastní výpočty autorů

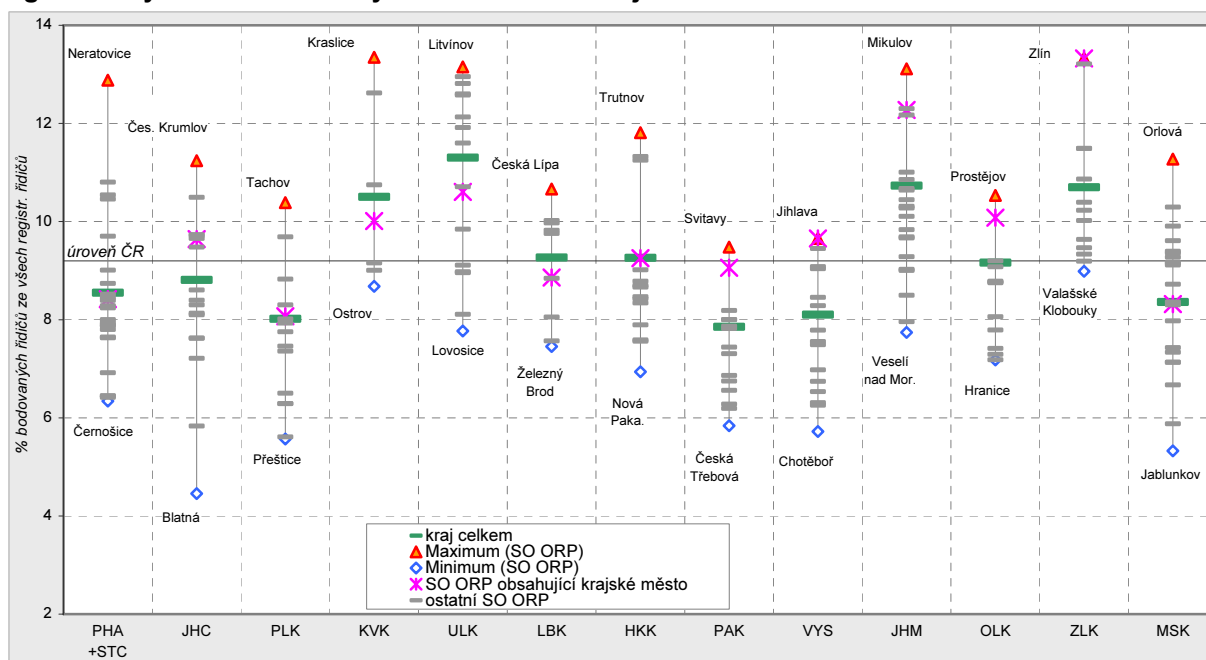
Vliv venkovského prostoru (s poněkud odlišnou intenzitou i strukturou nehodovosti) můžeme částečně vyloučit zaměřením analýzy pouze na **největší města**. V grafech 3 a 4 jsou zobrazeny hodnoty vybraných ukazatelů nehodovosti pro 21 měst, které měly ke konci roku 2008 více než 50 tis. obyvatel.

Ve dvou třetinách měst nad 50 tis. obyvatel převýšila intenzita celkové nehodovosti republikovou úroveň. Mezi největšími městy nacházíme významné rozdíly, nehodovost v Praze se v roce 2008 nacházela na trojnásobné úrovni Zlína nebo Mostu. Důležitější informaci přináší intenzity nehod s následky na zdraví. Zde zaujaly v roce 2008 nejhorší postavení České Budějovice, a to jak v relaci počtu těžce zraněných a usmrcených osob na obyvatele, tak i v případě lehce zraněných osob. Intenzity nejzávažnějších dopravních nehod (u těžce zraněných a usmrcených osob) se v ostatních 20 hodnocených městech nacházely pod republikovou úrovní, což potvrzuje fakt, že nejzávažnější nehody se spíše realizují v extravilánu (na silnice mimo obec připadala v roce 2008 čtvrtina všech dopravních nehod, avšak téměř polovina všech lehce i těžce zraněných osob a dokonce tři pětiny usmrcených při nehodách v celé ČR). V případě relativního počtu lehce zraněných osob se vedle Českých Budějovic nad úroveň ČR nacházely také Plzeň, Ústí nad Labem, Teplice, Hradec Králové, Jihlava a moravská města Olomouc a Opava. Relativně nízké počty těžce i lehce zraněných byly zaznamenány v Mostě a ve velkých městech na Ostravsku (vyjma Opavy).

Naopak především města SZ Čech a Ostravska se vyznačují vyšším zastoupením dopravních nehod zaviněných pod vlivem alkoholu (nejvíce Karviná – 6 %), vyšší procento mají také Zlín a Plzeň, relativně nízké hodnoty byly v roce 2008 zaznamenány v největších městech – Praze a Brně (2,5 %).

Do zastoupení nehod při zhoršené viditelnosti se výrazně promítají fyzicko-geografické podmínky, relativně nejvyšší bylo v Liberci (22 % všech nehod) a dále v Karlových Varech, Karviné, Děčíně a Jihlavě (15-20 %). Každá čtvrtá osoba zraněná při nehodách na administrativním území města Děčína resp. Liberce došla k této ujmě při nehodě za zhoršené viditelnosti.

Graf 5: Procento bodovaných řidičů s českým občanstvím k 31.12.2009 z celkového počtu registrovaných řidičů - rozdíly mezi SO ORP v krajích



Zdroj dat: Ministerstvo dopravy ČR, vlastní výpočty autorů

Pozn.: Název SO ORP s maximální (resp. minimální) hodnotou je uveden v popiskách.

Ve stejný okamžik jako sledování detailní lokalizace nehod (1.7.2006) byl zaveden i současný **system bodového hodnocení řidičů**³. Body jsou zaznamenávány v registru řidičů obecním úřadem obce s rozšířenou působností. Přestupky nebo trestné činy, nehledě na místo jejich spáchání, jsou evidovány u příslušného úřadu dané ORP (podle místa trvalého bydliště řidiče). U cizinců je situace odlišná v tom, že cizinec je při evidenci prvního přestupku na území ČR zaveden do evidence místně příslušného úřadu ORP

³ Zákonem č. 411/2005 Sb., který novelizoval zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích a o změnách některých zákonů (zákon o silničním provozu).

(podle místa spáchání skutku) a poté již v evidenci tohoto úřadu zůstává a přestupky, i když mohou být páchany jinde, jsou evidovány v registru řidičů ORP, kde cizinec poprvé vstoupil do evidence.

V druhé části tohoto příspěvku se zabýváme rozbohem kázně chování účastníků silničního provozu pomocí počtu dosažených bodů řidičů⁴. Hodnocené územní jednotky představují kraje a správní obvody obcí s rozšířenou působností, na rozdíl od dopravních nehod jsou zde zkoumané jevy tříděny podle místa trvalého bydliště „viníka“, nikoliv podle místa skutku (to pouze v případě cizinců). Bodované řidiče poměříme s celkovým počtem (registrovaných) řidičů. Do počtu registrovaných řidičů jsou vedle tuzemských řidičů zahrnuti i osoby, které mají jiné než české občanství, ale jsou držiteli českého řidičského průkazu (280 tis. osob, 4,3 % z celkového počtu řidičů). Přestupky (popř. trestné činy) na našich silnicích však páchají i řidiči cizinci, kteří nejsou ani držiteli českého řidičského průkazu (např. náhodní řidiči, kteří jsou zde na dovolené, popř. účastníci tranzitní dopravy). Z důvodů přesnější kvantifikace „míry prohrěšků“ se tedy primárně soustředíme na řidiče s českým občanstvím, kteří jsou plně zachyceni jak mezi bodovanými řidiči, tak mezi všemi registrovanými.

O postavení jednotlivých SO ORP a velikosti vnitrokrasjských disparit podle podílu **tuzemských řidičů, kteří získali alespoň 1 bod** za přestupek v silniční dopravě (k 31.12.2009) názorně informují graf 5 a přílohové kartogramy. Je zřejmé, že mezi kraji i v rámci nich existují viditelné rozdíly. Zvýšený podíl řidičů s alespoň 1 bodem nacházíme v S a SZ Čechách a na jižní Moravě (10,5-11,5 % všech řidičů v těchto regionech), relativně „nejslušněji“ se na silnicích chovají řidiči z Pardubicka, Plzeňska a Vysočiny (8 %). Mezi regiony s nejvyššími vnitřními disparitami lze zařadit především kraje Jihočeský (s nepříznivou situací v jižní části), a vlivem své velikosti také Středočeský a Moravskoslezský. Na úrovni správních obvodů ORP dosáhlo k 31.12.2009 nejvyššího podílu bodovaných řidičů Kraslicko (13,3 %), nejmenšího Blatensko (4,5 %). Z obvodů, které jsou tvořeny převážně velkými městy, zaznamenaly vyšší podíl bodovaných řidičů Zlín (13,3 %) a Brno (12,3 %), Ústí nad Labem (10,6 %) a Karlovy Vary (10,0 %). Prakticky všechny správní obvody na Zlínsku a Karlovarsku vykázaly vyšší podíl bodovaných řidičů než činil republikový průměr.

Tab. 7: Správní obvody obcí s rozšířenou působností s extrémními hodnotami podílu řidičů, kteří se dopustili přestupku (trestného činu) započítávaného do bodového hodnocení řidiče k 31.12.2009

Správní obvody s maximální hodnotou						Správní obvody s minimální hodnotou					
% bodovaných řidičů s českým občanstvím ze všech registrovaných řidičů			% z bodovaných cizinců z celkového počtu bodovaných řidičů			% bodovaných řidičů s českým občanstvím ze všech registrovaných řidičů			% z bodovaných cizinců z celkového počtu bodovaných řidičů		
Název SO ORP	kraj	hodnota	Název SO ORP	kraj	hodnota	Název SO ORP	kraj	hodnota	Název SO ORP	kraj	hodnota
Kraslice	KVK	13,3	Vimperk	JHC	50,4	Blatná	JHC	4,5	Vítkov	MSK	0,8
Zlín	ZLK	13,3	Aš	KVK	47,4	Jablunkov	MSK	5,3	Bystřice n. Pernšt.	VYS	1,0
Vizovice	ZLK	13,2	Český Těšín	MSK	46,9	Přeštice	PLK	5,6	Týn nad Vltavou	JHC	1,3
Litvínov	ULK	13,2	Kraslice	KVK	46,7	Nepomuk	PLK	5,6	Telč	VYS	1,6
Mikulov	JHM	13,1	Cheb	KVK	45,4	Chotěboř	VYS	5,7	Holešov	ZLK	1,6
Děčín	ULK	13,0	Velké Meziříčí	VYS	39,5	Milevsko	JHC	5,8	Nové Město na Mor.	VYS	1,6
Neratovice	STC	12,9	Mikulov	JHM	34,4	Česká Třebová	PAK	5,8	Moravský Krumlov	JHM	1,7
Most	ULK	12,8	Jablunkov	MSK	33,8	Třinec	MSK	5,9	Holice	PAK	1,7
Sokolov	KVK	12,6	Břeclav	JHM	32,7	Polička	PAK	6,2	Sedlčany	STC	1,7
Chomutov	ULK	12,6	Kaplice	JHC	30,0	Nové Město na Mor.	VYS	6,3	Nový Bydžov	HKK	1,9

Zdroj dat: Ministerstvo dopravy ČR, vlastní výpočty autorů

⁴ Dopustí-li se řidič jedním skutkem více přestupků nebo trestných činů, zaznamenají se body pouze za nejzávažnější z nich. Body se zaznamenávají jen do celkového počtu dvanácti, po dosažení tohoto počtu úřad neprodleně vyzve řidiče k odevzdání řidičského průkazu. O vrácení řidičského oprávnění může řidič požádat po jednom roce, pokud netrvá trest nebo sankce zákazu činnosti, spočívající v zákazu řízení motorových vozidel uložený v trestním nebo přestupkovém řízení. Podmínkou vrácení řidičského oprávnění je prokázání odborné způsobilosti. Dnem vrácení řidičského oprávnění podléhá řidič novému bodovému hodnocení, všechny body se odečtou a počítají se znovu od nuly.

Pokud řidiči 12 kalendářních měsíců od naposledy zaznamenaných bodů není uložena další pravomocná sankce, kvůli níž jsou zaznamenány body, odečtou se 4 body z celkového počtu dosažených bodů. Po dalším roce se odečtou další 4 body, po dalším se odečtou zbývající body (řidiči není možné odečíst 4 body, pokud dosáhl 12 bodů).

Od září 2008 je možné odečíst také 3 body, pokud se řidič podrobí školení bezpečné jízdy ve speciálních střediscích. Takto však lze odečíst body nejvýše jedenkrát za kalendářní rok. Školení se nemohou podrobit řidiči, kteří mají zaznamenáno více než 10 bodů nebo se dopustili jednání hodnoceného více než 5 body ke dni absolvování školení.

V celé ČR byl ke konci roku 2009 v rámci bodového systému evidován s alespoň 1 bodem každý 11. řidič (9,3 % z celku). Bezmála každý osmý bodovaný řidič je cizinec (osoba s jiným než českým občanstvím, bez ohledu na to zdali je držitelem českého řidičského průkazu), tento podíl se však územně značně odlišoval. Vysokou váhu celkovém počtu bodovaných řidičů (30-50 %) dosahují cizinci přirozeně v příhraničních oblastech - především u hranic s Bavorskem a Rakouskem, selektivně i při polské hranici (Krkonoše, Broumovsko, Jesenicko-Bruntálsko), ve vnitrozemí pak pouze v ekonomicky významných centrech (krajská města, ale také např. Mladá Boleslav) a ve správních obvodech s přímou vazbou na páteřní komunikace (především D-1).

Tab. 8: Správní obvody obcí s rozšířenou působností s extrémními hodnotami řidičů s českým občanstvím bodovaných 12 resp. 7-11 body na 10 tis. registr. řidičů celkem k 31.12.2009

Správní obvody s maximální hodnotou						Správní obvody s minimální hodnotou					
Počet řidičů s českým obč. bodovaných 12 body na 10 tis. registr. řidičů celkem			Počet řidičů s českým obč. bodovaných 7-11 body na 10 tis. registr. řidičů celkem			Počet řidičů s českým obč. bodovaných 12 body na 10 tis. registr. řidičů celkem			Počet řidičů s českým obč. bodovaných 7-11 body na 10 tis. registr. řidičů celkem		
Název SO ORP	kraj	hodnota	Název SO ORP	kraj	hodnota	Název SO ORP	kraj	hodnota	Název SO ORP	kraj	hodnota
Kraslice	KVK	94,5	Bílina	ULK	197,0	Kravaře	MSK	3,9	Humpolec	VYS	55,6
Rumburk	ULK	89,7	Kraslice	KVK	195,4	Hlinsko	PAK	9,0	Blatná	JHC	55,8
Sokolov	KVK	86,9	Rumburk	ULK	186,8	Nové Město nad Met.	HKK	10,5	Přeštice	PLK	57,4
Chomutov	ULK	78,8	Teplice	ULK	175,3	Humpolec	VYS	10,6	Nové Město na Mor.	VYS	57,5
Varnsdorf	ULK	74,4	Pohořelice	JHM	175,1	Jablunkov	MSK	10,8	Světlá n. Sázavou	VYS	57,6
Teplice	ULK	70,7	Mikulov	JHM	174,3	Nové Město na Mor.	VYS	13,6	Blovice	PLK	58,0
Litvínov	ULK	69,1	Cheb	KVK	171,7	Milevsko	JHC	14,2	Chotěboř	VYS	59,9
Tachov	PLK	67,6	Most	ULK	170,6	Pelhřimov	VYS	15,2	Havlíčkův Brod	VYS	60,4
Děčín	ULK	66,1	Sokolov	KVK	170,6	Velké Meziříčí	VYS	15,3	Polička	PAK	60,7
Ústí nad Labem	ULK	65,6	Zlín	ZLK	170,1	Žamberk	PAK	16,5	Horažďovice	PLK	62,1

Zdroj dat: Ministerstvo dopravy ČR, vlastní výpočty autorů

Pravidelné statistické výstupy Ministerstva dopravy umožňují hodnocení řidičů také podle dosažených bodů. Soudě podle tohoto zdroje, většina řidičů se dopouští pouze drobných přestupků spíše jednorázového charakteru. Ve větší míře to platí na našich silnicích pro cizince. Mezi bodovanými cizinci převládají (31.12.2009) ti, kteří mají pouze jeden trestný bod (32 %), nepatrně nižší byl podíl „2-bodových“ řidičů. Naproti tomu u tuzemských řidičů výrazně převládají „2-bodoví“ (33 %). Průměrný počet získaných bodů na 1 bodovaného řidiče dosáhl u českých občanů 3,5, u cizinců 2,9. Podíl řidičů, kteří získali 12 bodů (a přišli tak o řidičské oprávnění) nebyl úplně zanedbatelný (3,7 % u tuzemských řidičů, 2,6 % u cizinců), v absolutním vyjádření šlo o téměř 25 tis. osob.

Tab. 9: Vývoj počtu řidičů, kteří se dopustili přestupku (trestného činu) započítávaného do bodového hodnocení řidiče mezi roky 2007-2009 v krajích

	Bodovaní řidiči s českým občanstvím k 31.12. (abs.)			Podíl českých řidičů s 12 body na celkovém počtu bodovaných českých řidičů (%)			Podíl bodovaných cizinců na úhrnu všech bodovaných řidičů (Češi+cizinci) v %			Vývoj počtu bodovaných řidičů mezi roky 31.12.2009 / 31.12.2007 (31.12.2007 = 100 %)		
	2007	2008	2009	2007	2008	2009	2007	2008	2009	občané ČR		cizinci
										celkem	z toho s 12 b.	
Česká republika	480 013	543 223	597 323	0,98	2,53	3,73	11,7	11,5	10,8	124	473	115
Praha	73 377	70 969	71 412	0,75	1,81	2,83	12,8	13,9	14,2	97	366	110
Středočeský	56 958	64 709	67 380	0,87	2,23	3,73	6,9	6,8	7,2	118	506	125
Jihočeský	23 747	32 516	36 647	1,02	2,17	3,20	14,1	14,7	11,1	154	484	117
Plzeňský	22 257	27 390	30 155	1,11	2,70	3,95	12,5	12,6	13,2	135	485	145
Karlovarský	11 763	16 193	19 298	1,86	3,90	5,82	34,1	28,1	23,1	164	513	95
Ústecký	43 902	50 535	54 095	1,44	3,57	5,45	12,2	10,0	9,4	123	466	93
Liberecký	16 409	22 712	24 331	1,41	3,02	4,80	10,3	9,4	6,9	148	503	96
Královéhradecký	23 851	29 120	32 978	0,88	2,34	3,12	13,6	13,9	12,9	138	492	130
Pardubický	21 008	24 134	25 193	0,93	2,44	3,27	4,7	6,2	6,1	120	423	158
Vysočina	18 689	22 362	26 477	0,80	1,85	2,55	12,9	10,5	11,3	142	451	122
Jihomoravský	58 154	66 719	75 598	1,05	2,74	3,61	11,1	12,0	13,1	130	445	158
Olomoucký	27 921	29 711	34 994	0,83	2,27	3,32	8,1	7,3	5,9	125	503	90
Zlínský	27 024	35 106	38 790	0,60	1,82	3,04	10,0	9,9	7,9	144	732	110
Moravskoslezský	54 953	51 047	59 975	0,97	3,13	4,27	11,4	11,1	9,6	109	481	90

Zdroj dat: Ministerstvo dopravy ČR, vlastní výpočty autorů

Počet tuzemských řidičů dopouštějících se **závažnějších prohřešků** (7 a více udělených bodů) v relaci k celkovému počtu osob s řidičským oprávněním charakterizuje značná územní nerovnoměrnost - s tendencí ke koncentraci do souvislých územních pásů. Nejméně příznivá situace panovala v tomto ohledu plošně na Karlovarsku a Ústecku, a dále především v příhraničních oblastech - v severní části Liberecka, Královéhradecka a Moravskoslezska, západním Plzeňsku a jižní části Jihočeského a Jihomoravského kraje (jde vesměs o regiony se zhoršenou sociální situací, mj. vyšší nezaměstnanost, nižší vzdělanostní úroveň obyvatel aj.). Více překvapivé je zjištění nepříznivé situace také na Zlínsku (především v západní části) a nízké hodnoty v Praze (situace v Praze není, jak by se dalo očekávat, ovlivněna vyšším počtem registrovaných držitelů řidičských oprávnění, tento počet plně odpovídá populační váze Prahy). Konečně relativně nejméně závažných přestupků nacházíme na Pardubicku a Vysočině.

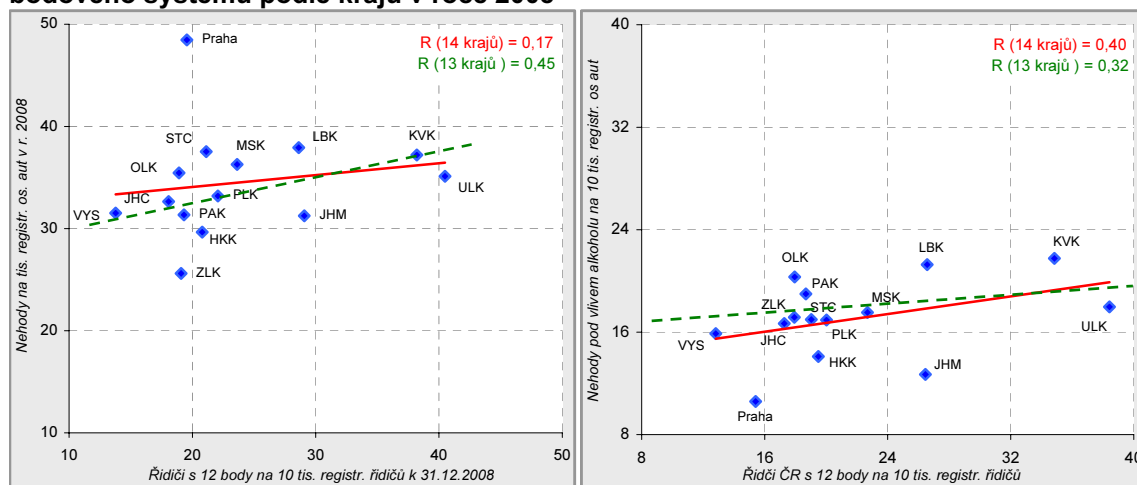
Tab. 10: Správní obvody obcí s rozšířenou působností s extrémními hodnotami nárůstu (poklesu) počtu bodovaných řidičů s českým občanstvím mezi 31.12.2007 a 31.12.2009

Správní obvody s maximální hodnotou						Správní obvody s minimální hodnotou					
Počet všech bodovaných řidičů s českým občanstvím 2009/2007 (2007=100)			Počet řidičů s českým občanstvím s 12 body 2009/2007 (2007=100)			Počet všech bodovaných řidičů s českým občanstvím 2009/2007 (2007=100)			Počet řidičů s českým občanstvím s 12 body 2009/2007 (2007=100)		
Název SO ORP	kraj	hodnota	Název SO ORP	kraj	hodnota	Název SO ORP	kraj	hodnota	Název SO ORP	kraj	hodnota
Tanvald	LBK	221	Bystřice n. Pernšt.	VYS	2 600	Černošice	STC	73	Kravaře	MSK	167
Aš	KVK	208	Stříbro	PLK	1 833	Jablunkov	MSK	86	Český Těšín	MSK	200
Domažlice	PLK	204	Slavkov u Brna	JHM	1 500	Třinec	MSK	92	Blovice	PLK	214
Tachov	PLK	201	Rožnov p. Radh.	ZLK	1 420	Ústí nad Labem	ULK	92	Litomyšl	PAK	229
Pelhřimov	VYS	194	Sedlčany	STC	1 367	Nový Bydžov	HKK	94	Vodňany	JHC	250
Stříbro	PLK	191	Kuřim	JHM	1 367	Český Těšín	MSK	94	Pohořelice	JHM	250
Vimperk	JHC	186	Mikulov	JHM	1 275	Haviřov	MSK	95	Ivančice	JHM	253
Prachatice	JHC	185	Kaplice	JHC	1 250	Hlučín	MSK	96	Políčka	PAK	263
Klatovy	PLK	185	Hořice	HKK	1 250	Praha	PHA	97	Pelhřimov	VYS	265
Humpolec	VYS	183	Bruntál	MSK	1 167	Říčany	STC	101	Hořovice	STC	282

Zdroj dat: Ministerstvo dopravy ČR, vlastní výpočty autorů

Přestože po uplynutí kalendářního roku může být určitý počet bodů řidičům odmazán, počet řidičů evidovaných v rámci bodového systému se zatím stále navyšuje. **Mezi roky 2007 a 2009** se jejich počet zvýšil v ČR o čtvrtinu (u cizinců byl nárůst poloviční), nejvíce v JZ Čechách a Liberecku. Počet bodovaných tuzemských řidičů nepatrně klesl pouze v kraji Středočeském (především v jeho jižní části), relativně mírný růst zaznamenáváme také v kraji Moravskoslezském, který již ke konci roku 2007 patřil k regionům s podprůměrným počtem bodovaných řidičů (v relaci ke všem osobám s řidičským oprávněním). Poměrně výrazně se naopak rozrostl soubor řidičů, kteří po 12 bodech přišli o své oprávnění, proti konci roku 2007 téměř pětinasobně, jak mezi tuzemskými řidiči, tak i mezi cizinci, nejvíce na Zlínsku (7,4 krát), nejméně v Praze (polovičním tempem oproti Zlínsku). Vývoj v rámci jednotlivých krajů byl však velmi různorodý, bez náznaku soustředění extrémních hodnot do územně kompaktnějších celků.

Graf 6: Vztah mezi vybranými ukazateli nehodovosti a zastoupením řidičů s 12 body v rámci bodového systému podle krajů v roce 2008



Zdroj dat: Ministerstvo dopravy ČR, Policejní Prezidium ČR, vlastní výpočty autorů

Pozn.: R = Pearsonův korelační koeficient vyjadřující těsnost vztahu mezi 2 proměnnými. 13 krajů = s vyloučením Prahy

Na závěr se nabízí otázka, do jaké míry spolu souvisí územní distribuce intenzit nehodovosti a kázně řidičů na silnicích (měřené pomocí relativně nedávno zavedeného bodového systému). Přestože hlubší analýza vztahu těchto jevů není předmětem tohoto rozboru, pokusili jsme se alespoň naznačit možné vazby pomocí jednoduché korelační analýzy.

Za oblast nehodovosti byly vytipovány tyto základní ukazatele:

- Dopravní nehody celkem na tis. obyvatel
- Dopravní nehody celkem na tis. registrovaných osobních automobilů
- Dopravní nehody se zraněnými osobami na 10 tis. obyvatel
- Dopravní nehody se zraněnými osobami na 10 tis. registrovaných osobních automobilů
- Těžce zraněné a usmrcené osoby na 10 tis. obyvatel
- Těžce zraněné a usmrcené osoby na 10 tis. registrovaných osobních automobilů
- Dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu na 10 tis. obyvatel
- Dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu na 10 tis. registrovaných osobních automobilů
- Dopravní nehody při zhoršené viditelnosti na 10 tis. obyvatel
- Dopravní nehody při zhoršené viditelnosti na 10 tis. registrovaných osobních automobilů

Za oblast bodového systému řidičů byly vytipovány tyto základní ukazatele:

- Počet bodovaných řidičů celkem na 100 registrovaných řidičů (osob s řidičským oprávněním)
- Počet řidičů celkem bodovaných 12 body na 100 registrovaných řidičů (osob s řidičským oprávněním)
- Průměrný počet bodů na 1 řidiče celkem evidovaného v rámci bodového systému
- Počet bodovaných řidičů (s českým občanstvím) na 100 registrovaných řidičů
- Počet řidičů (s českým občanstvím) bodovaných 12 body na 100 registrovaných řidičů
- Průměrný počet bodů na 1 řidiče (s českým občanstvím) evidovaného v rámci bodového systému

Výběr ukazatelů je ovlivněn primárně jejich dostupností na mikroregionální úrovni (SO ORP), všechny se vztahovaly k roku 2008 (resp. k 31.12.2008). Párová korelační analýza byla provedena jak na úrovni SO ORP, tak i na úrovni krajů.

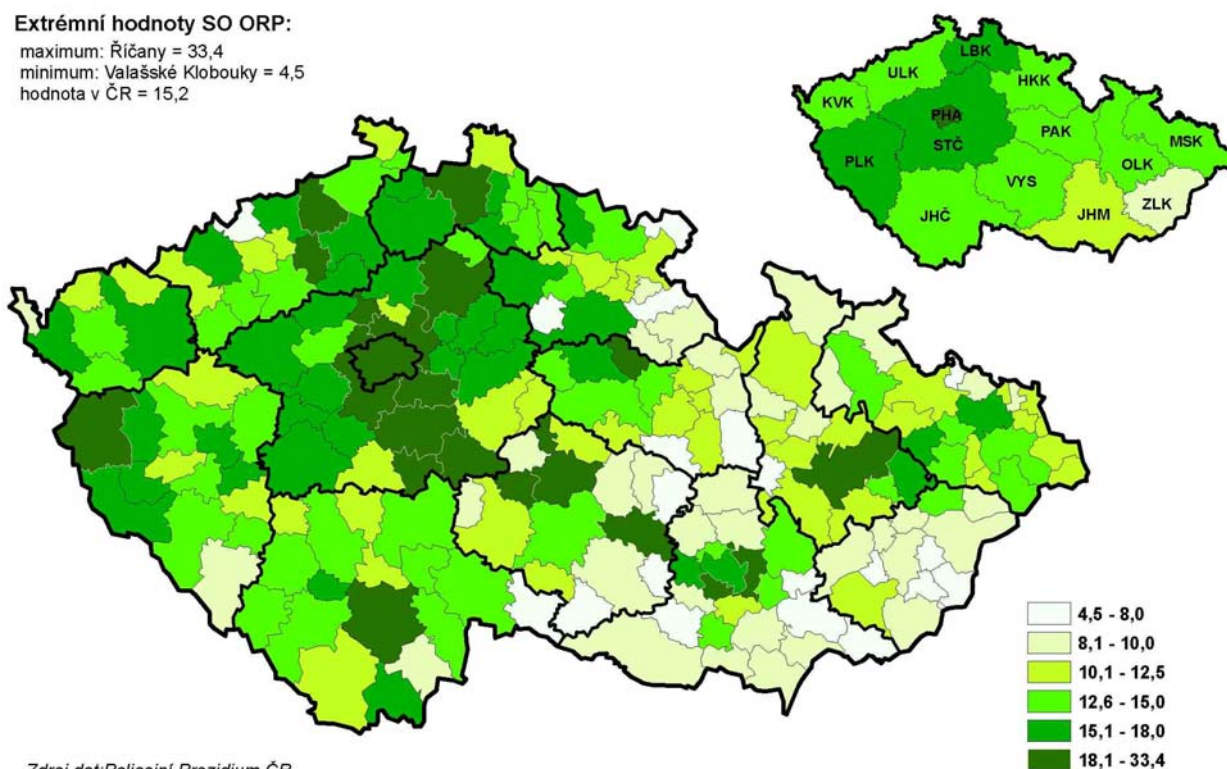
Dosažené výsledky příliš nenaznačují existenci přímé závislosti intenzit nehodovosti a podílu řidičů, kteří se dopouští přestupků (resp. trestných činů) započítávaných do bodového systému. Na krajské úrovni vidíme náznak mírné přímé závislosti mezi dopravními nehodami celkem (vztaženými na registrované osobní automobily) a počtem všech řidičů bodovaných 12 body (vztažených na osoby s řidičským oprávněním), tato vazba se mírně zvýší, vyloučíme-li z hodnocených krajů Prahu. O něco silnější (avšak stále relativně slabý) vztah je patrný také mezi relativním počtem řidičů s 12 body a nehodami pod vlivem alkoholu vztaženými k vozovému parku a resp. nehodami při zhoršené viditelnosti ($R=0,5$) – v obou vztazích se projevil vliv nepříznivého postavení pohraničních mikroregionů (především v Čechách).

Na úrovni 206 SO ORP se výše uvedené vazby projevily mnohem méně výrazněji. Relativně nejsilnější byl vztah mezi relativním počtem řidičů s 12 body a nehodami při zhoršené viditelnosti (0,23); dále průměrným počtem bodů na 1 řidiče (s českým občanstvím) a nehodami pod vlivem alkoholu vztaženými k vozovému parku (0,25) a konečně dopravními nehodami celkem (vztaženými na registrované osobní automobily) a počtem řidičů celkem bodovaných 12 body (vztažených na osoby s řidičským oprávněním) s hodnotou párového korelačního koeficientu 0,16. Na úrovni SO ORP tedy nelze ve sledovaném roce pomocí dostupných ukazatelů mezi hodnocenými jevy přímou lineární závislost prokázat.

Dopravní nehody na 1 000 obyvatel v roce 2008

Extrémní hodnoty SO ORP:

maximum: Říčany = 33,4
 minimum: Valašské Klobouky = 4,5
 hodnota v ČR = 15,2

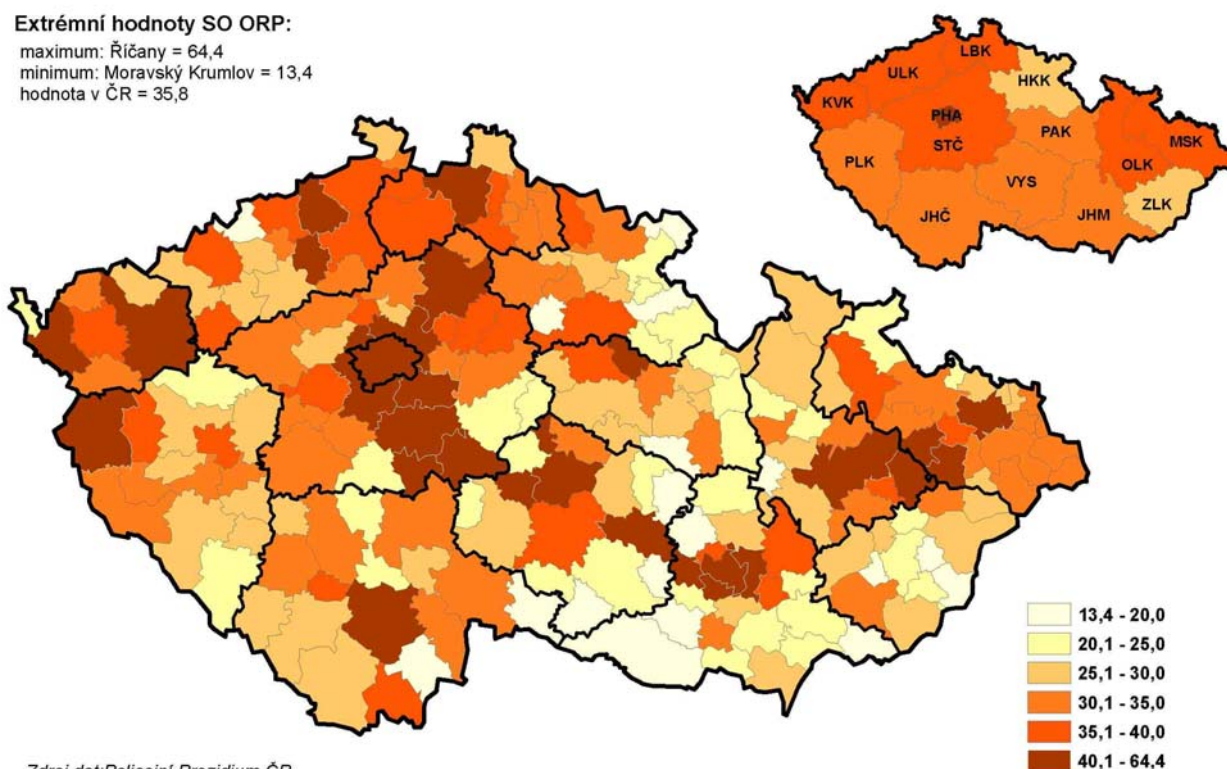


Zdroj dat: Policejní Prezidium ČR

Dopravní nehody na 1 000 registrovaných osobních automobilů v roce 2008

Extrémní hodnoty SO ORP:

maximum: Říčany = 64,4
 minimum: Moravský Krumlov = 13,4
 hodnota v ČR = 35,8

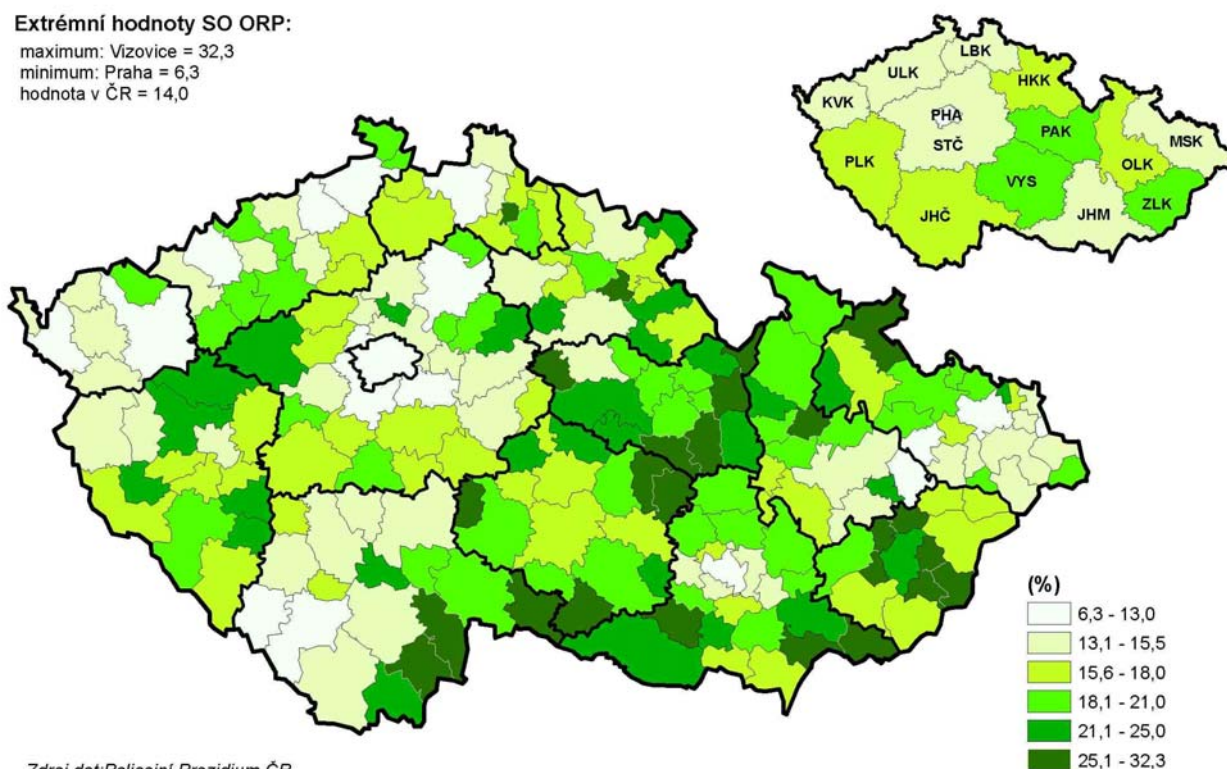


Zdroj dat: Policejní Prezidium ČR

Podíl dopravních nehod při nichž došlo ke zranění nebo usmrcení v roce 2008

Extrémní hodnoty SO ORP:

maximum: Vizovice = 32,3
 minimum: Praha = 6,3
 hodnota v ČR = 14,0

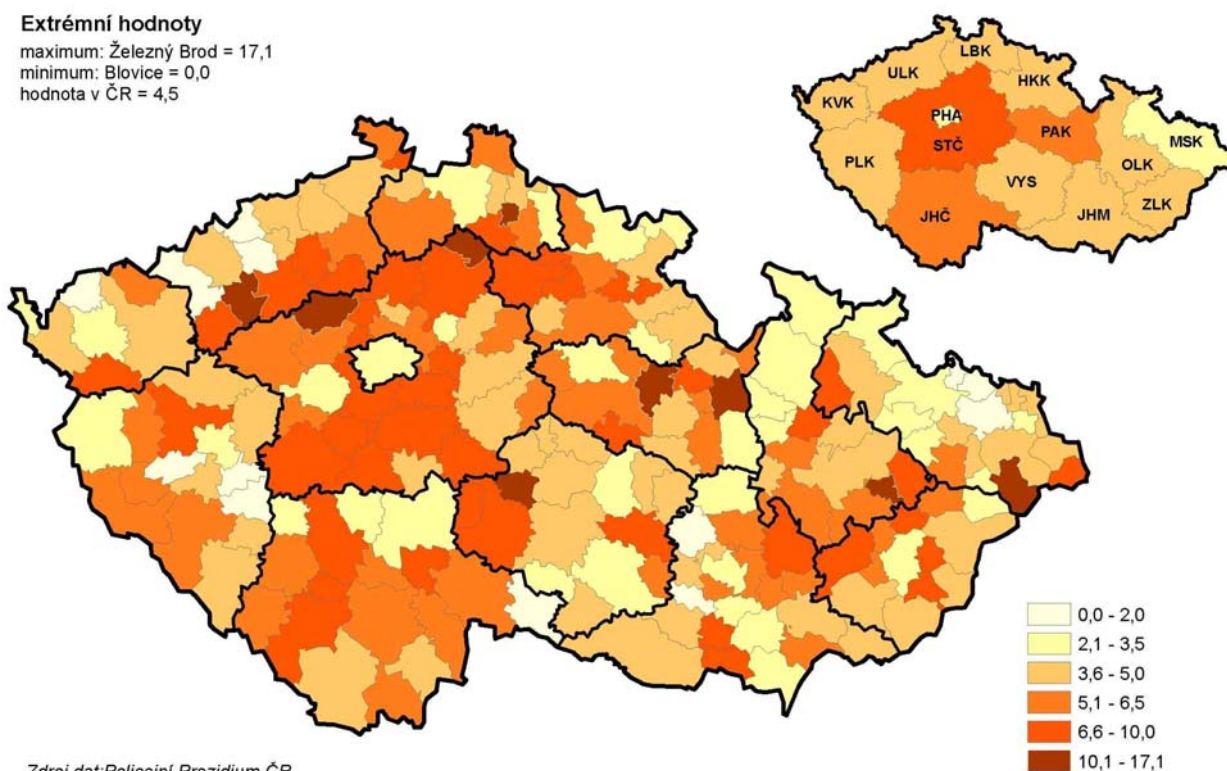


Zdroj dat: Policejní Prezidium ČR

Těžce zranění a usmrcení při nehodách na 10 tis. obyvatel v roce 2008

Extrémní hodnoty

maximum: Železný Brod = 17,1
 minimum: Blovice = 0,0
 hodnota v ČR = 4,5

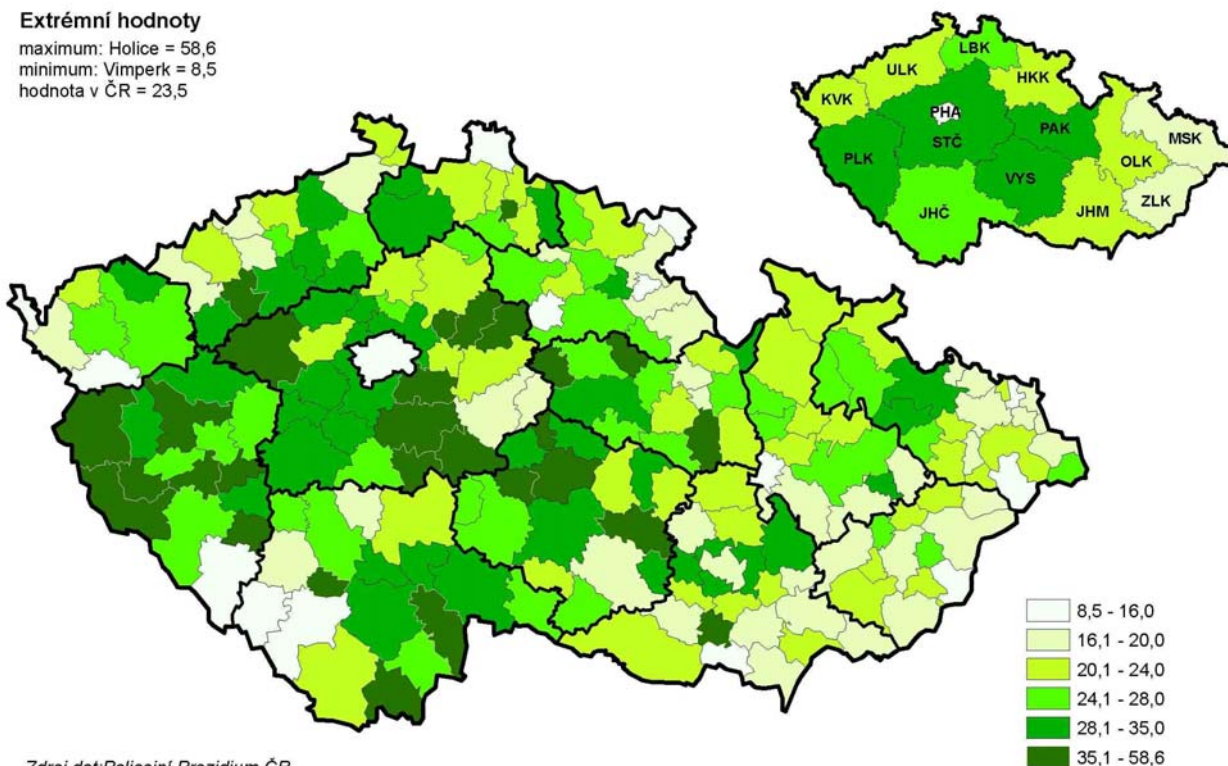


Zdroj dat: Policejní Prezidium ČR

Lehce zranění při nehodách na 10 tis. obyvatel v roce 2008

Extrémní hodnoty

maximum: Holic = 58,6
 minimum: Vimperk = 8,5
 hodnota v ČR = 23,5

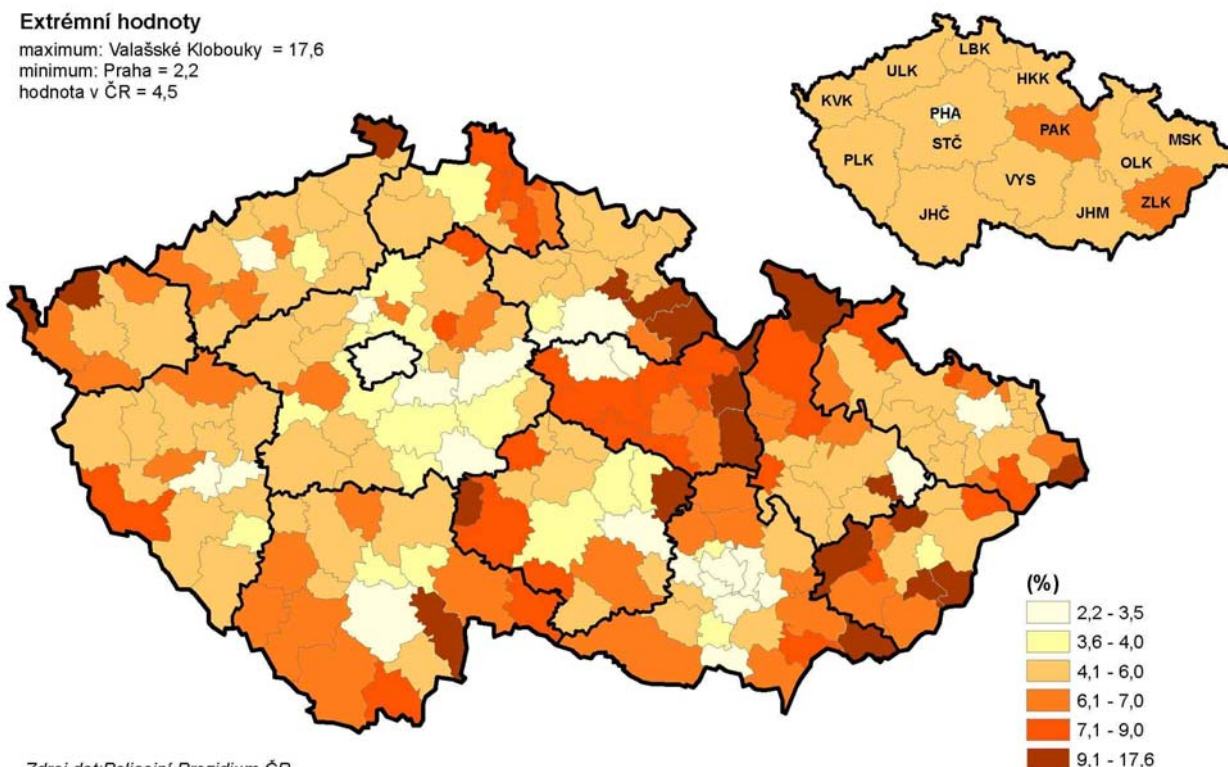


Zdroj dat: Policejní Prezidium ČR

Podíl nehod zaviněných pod vlivem alkoholu ze všech dopravních nehod v roce 2008

Extrémní hodnoty

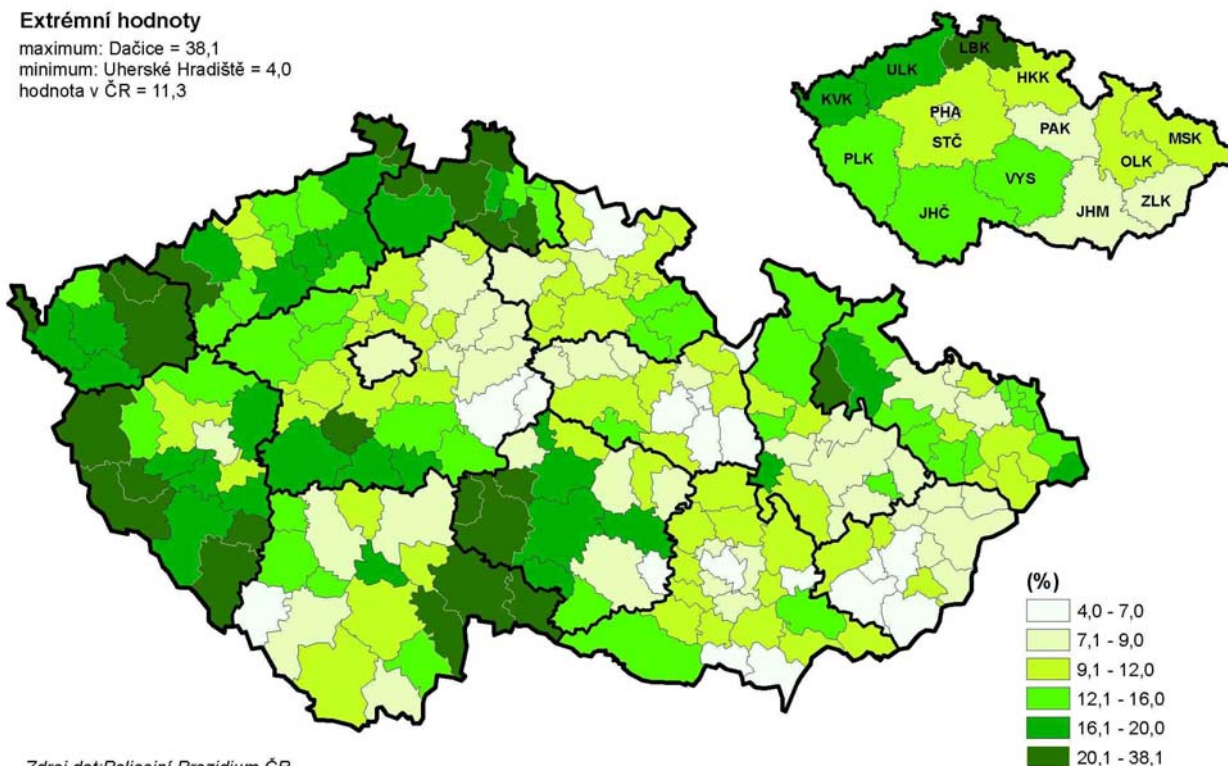
maximum: Valašské Klobouky = 17,6
 minimum: Praha = 2,2
 hodnota v ČR = 4,5



Zdroj dat: Policejní Prezidium ČR

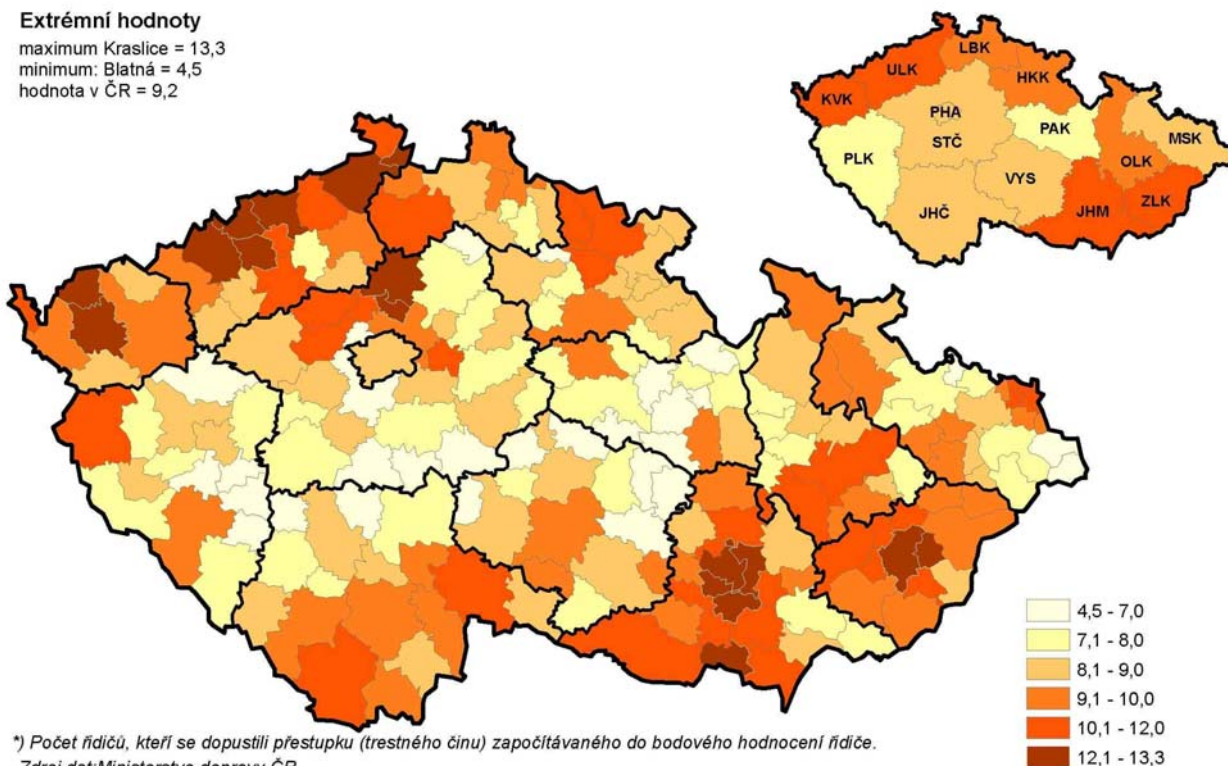
Podíl nehod při zhoršené viditelnosti ze všech dopravních nehod v roce 2008

Extrémní hodnoty
maximum: Dačice = 38,1
minimum: Uherské Hradiště = 4,0
hodnota v ČR = 11,3



Procento bodovaných řidičů*) s českým občanstvím k 31.12.2009 z celkového počtu registrovaných řidičů

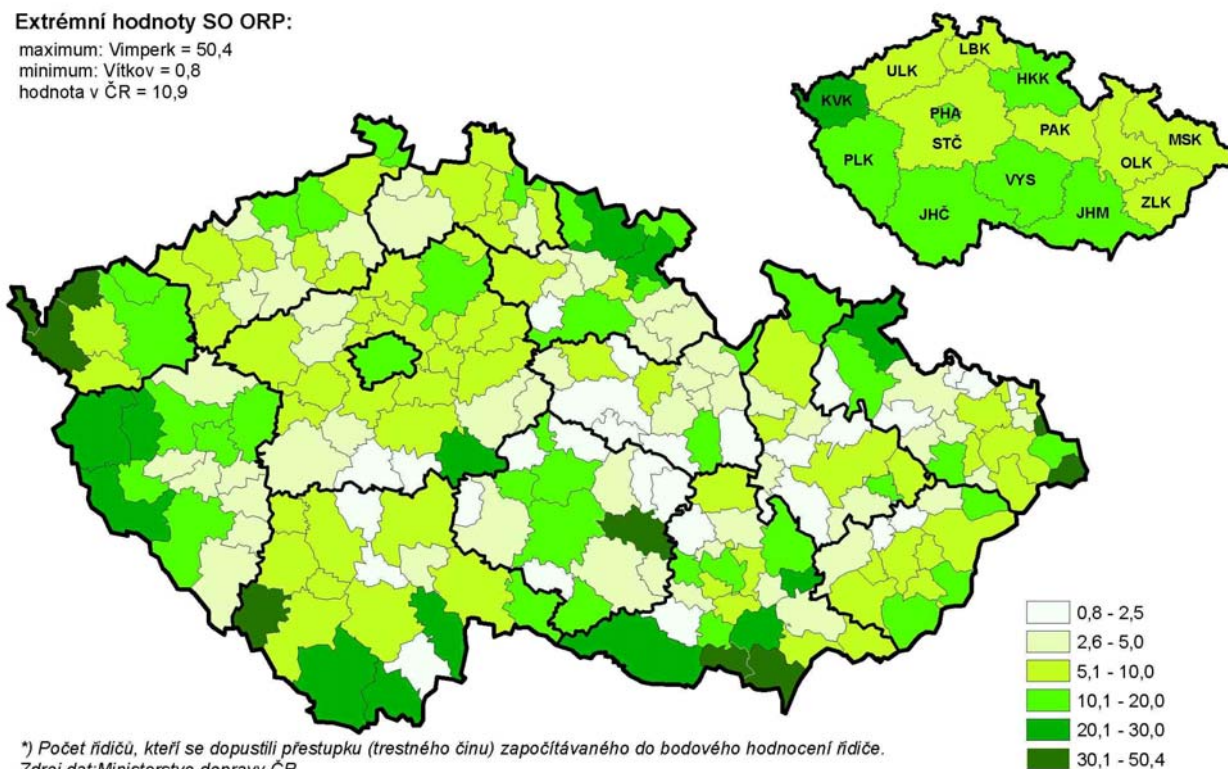
Extrémní hodnoty
 maximum Kraslice = 13,3
 minimum: Blatná = 4,5
 hodnota v ČR = 9,2



*) Počet řidičů, kteří se dopustili přestupku (trestného činu) započítávaného do bodového hodnocení řidiče.
 Zdroj dat: Ministerstvo dopravy ČR

Procento bodovaných cizinců z celkového počtu bodovaných řidičů*) k 31.12.2009

Extrémní hodnoty SO ORP:
 maximum: Vimperk = 50,4
 minimum: Vítkov = 0,8
 hodnota v ČR = 10,9



*) Počet řidičů, kteří se dopustili přestupku (trestného činu) započítávaného do bodového hodnocení řidiče.
 Zdroj dat: Ministerstvo dopravy ČR

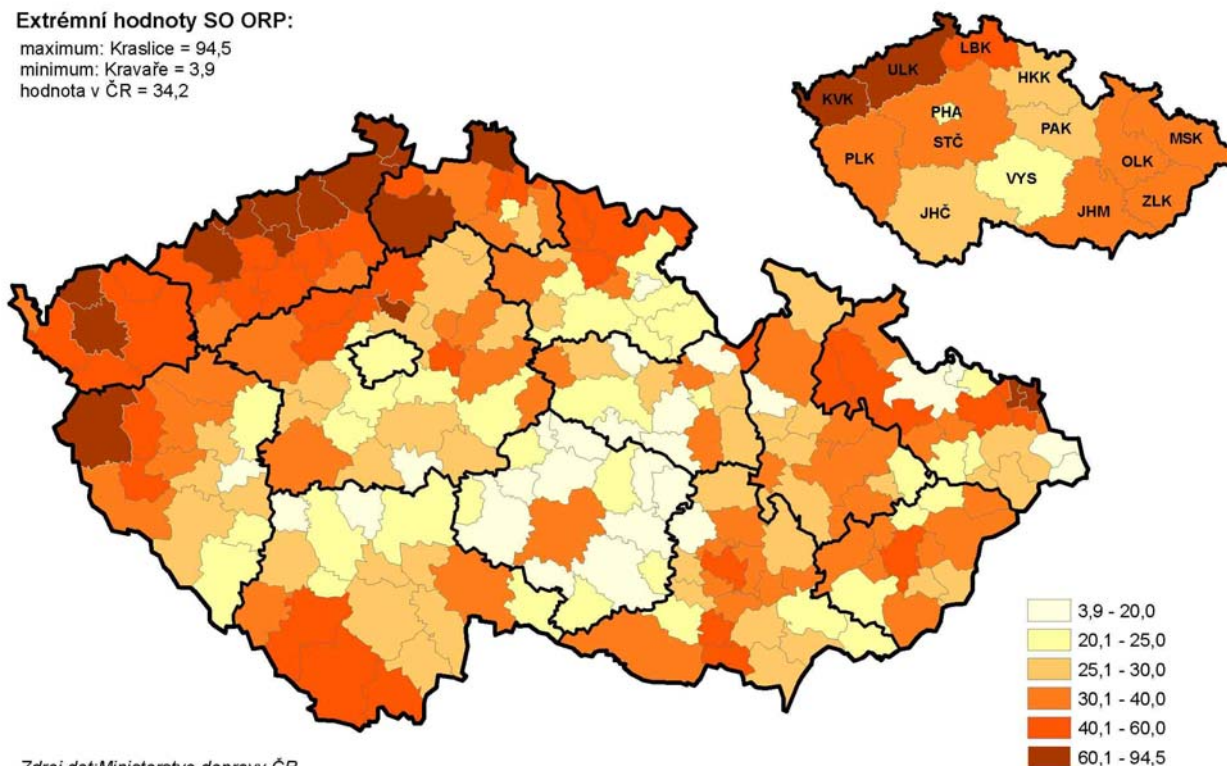
Počet řidičů s českým občanstvím: bodování 12 body na 10 tis. registrovaných řidičů k 31.12.2009

Extrémní hodnoty SO ORP:

maximum: Kraslice = 94,5

minimum: Kravaře = 3,9

hodnota v ČR = 34,2



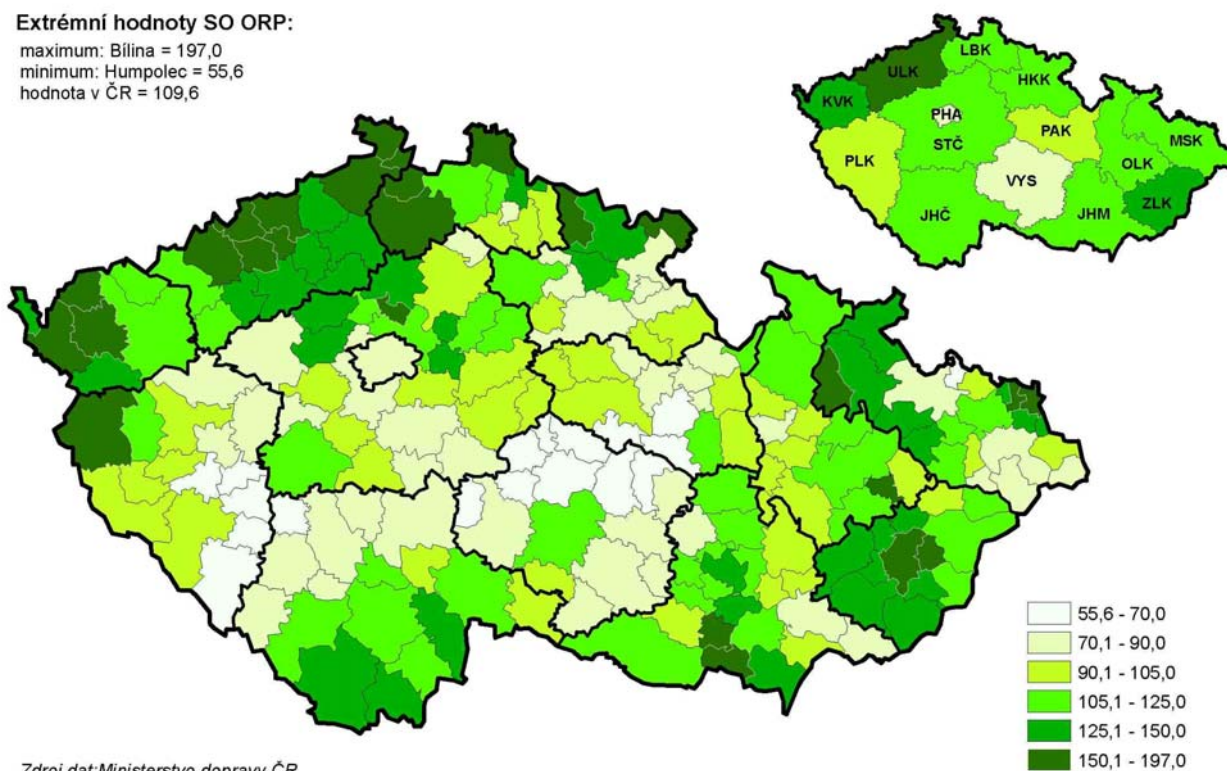
Počet řidičů s českým občanstvím: bodování 7-11 body na 10 tis. registrovaných řidičů k 31.12.2009

Extrémní hodnoty SO ORP:

maximum: Bílina = 197,0

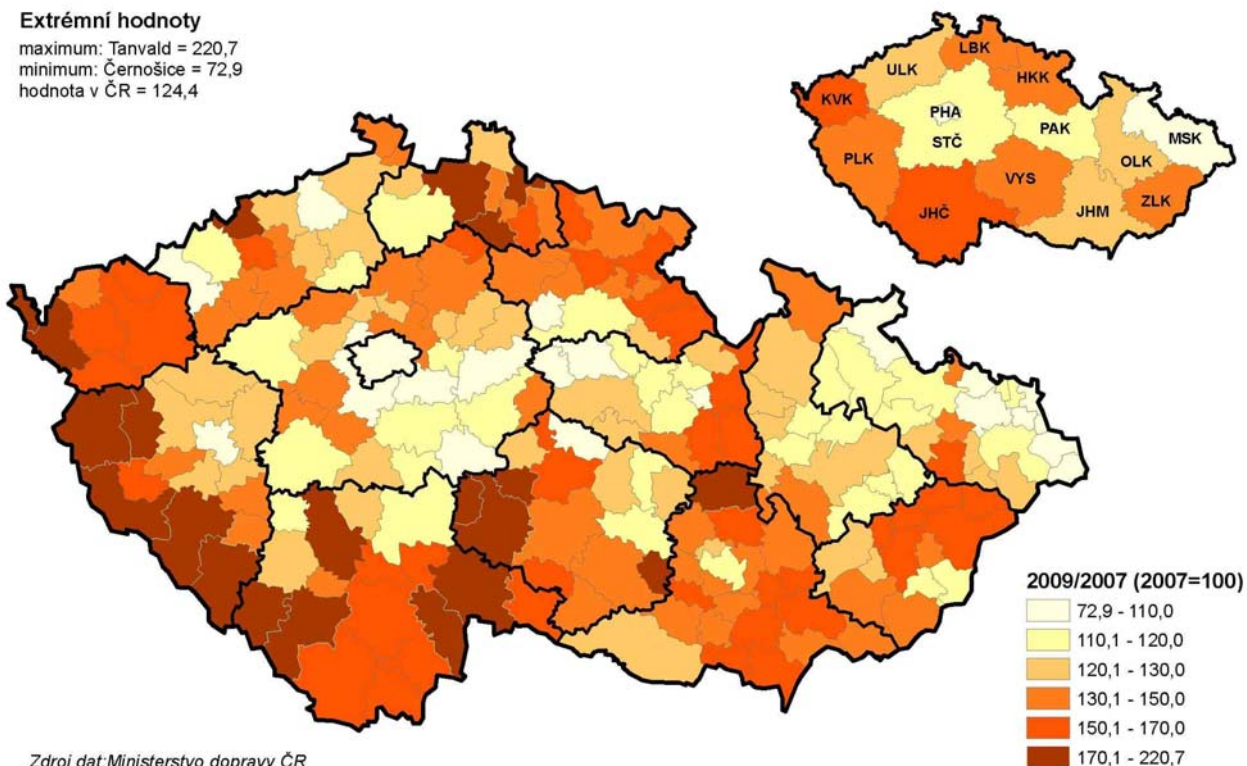
minimum: Humpolec = 55,6

hodnota v ČR = 109,6



Vývoj počtu bodovaných řidičů s českým občanstvím mezi 31.12.2007 a 31.12.2009

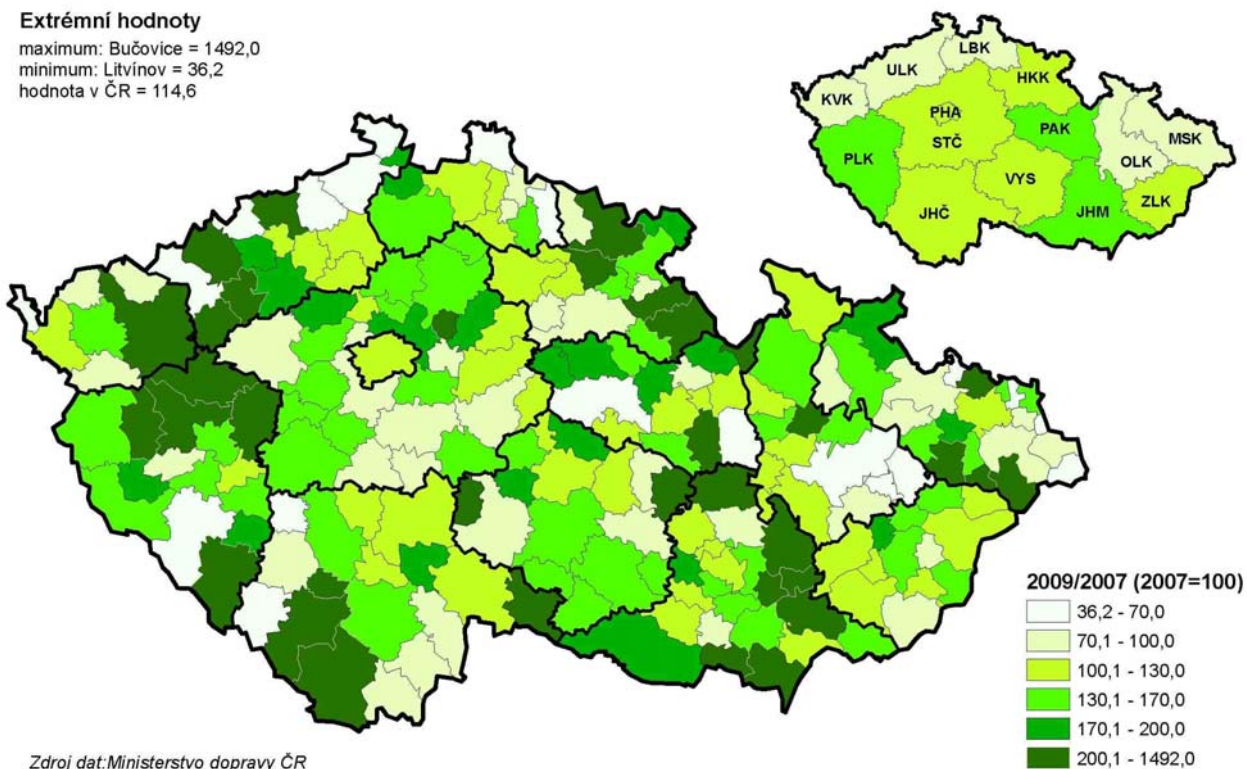
Extrémní hodnoty
 maximum: Tanvald = 220,7
 minimum: Černošice = 72,9
 hodnota v ČR = 124,4



Zdroj dat: Ministerstvo dopravy ČR

Vývoj počtu bodovaných řidičů cizinců mezi 31.12.2007 a 31.12.2009

Extrémní hodnoty
 maximum: Bučovice = 1492,0
 minimum: Litvínov = 36,2
 hodnota v ČR = 114,6



Zdroj dat: Ministerstvo dopravy ČR

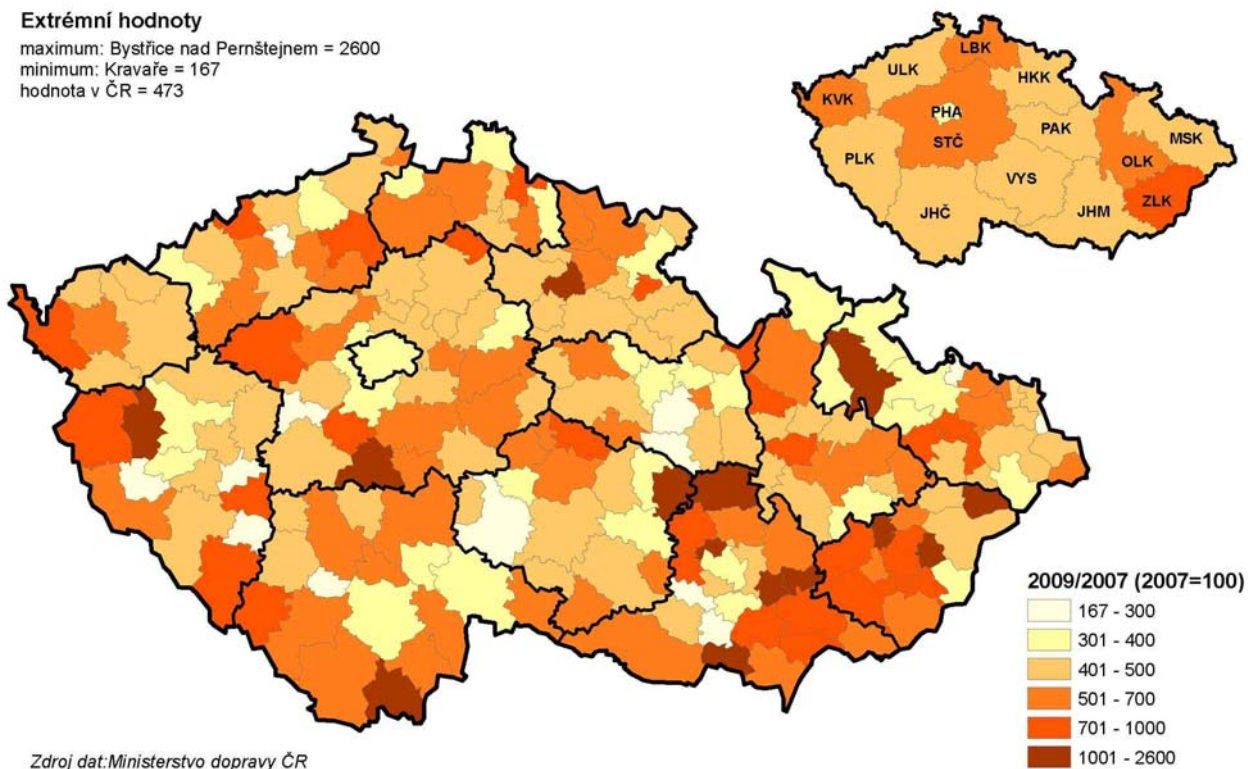
Vývoj počtu řidičů s českým občanstvím bodovaných 12 body mezi 31.12.2007 a 31.12.2009

Extrémní hodnoty

maximum: Bystřice nad Pernštejnem = 2600

minimum: Kravaře = 167

hodnota v ČR = 473



Zdroj dat: Ministerstvo dopravy ČR