

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 dopravě 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 Liberecko a Plzeňsko, poměříme-li nehody s registrovanými osobními automobily, pak také na Karlovarsku a Moravskoslezsku.

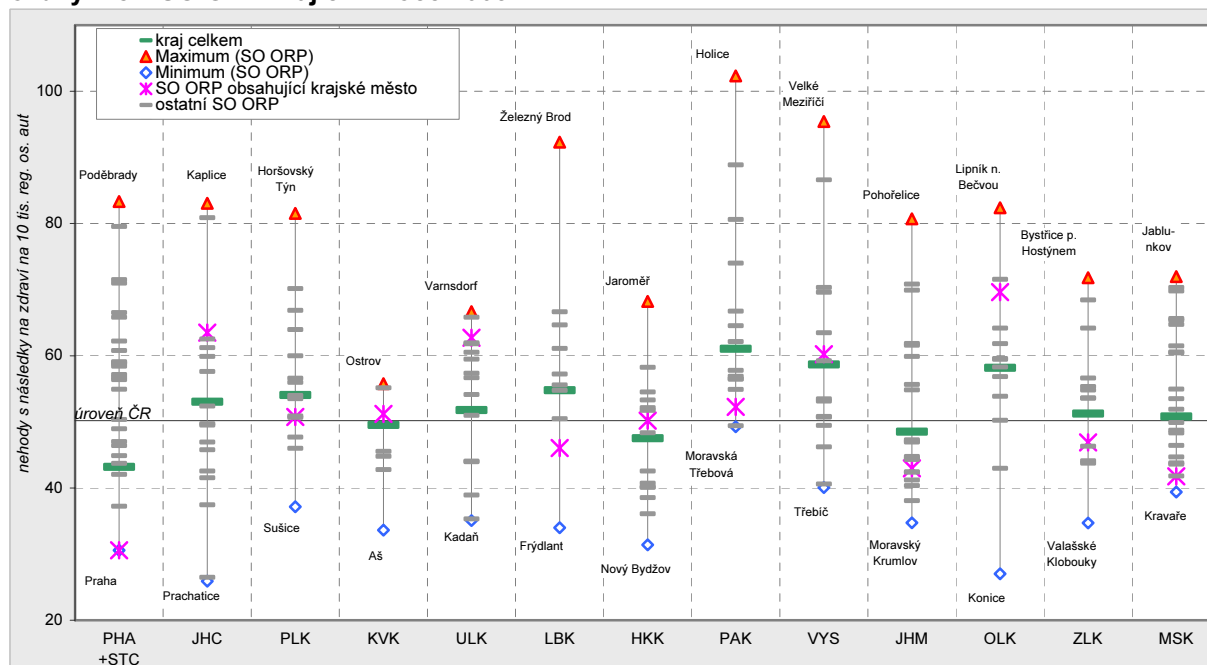
Na úrovni správních obvodů ORP nacházíme nejvyšší nehodovost ve velkých městech a jejich zázemí a dále v obvodech, jimiž prochází významné dopravní tepny (silný vliv dálnic D-1, D-5 a rychlostní komunikace Praha-Liberec). Obvody ORP s nadprůměrnými intenzitami nehodovosti se nejvíce koncentrují ve středních 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.

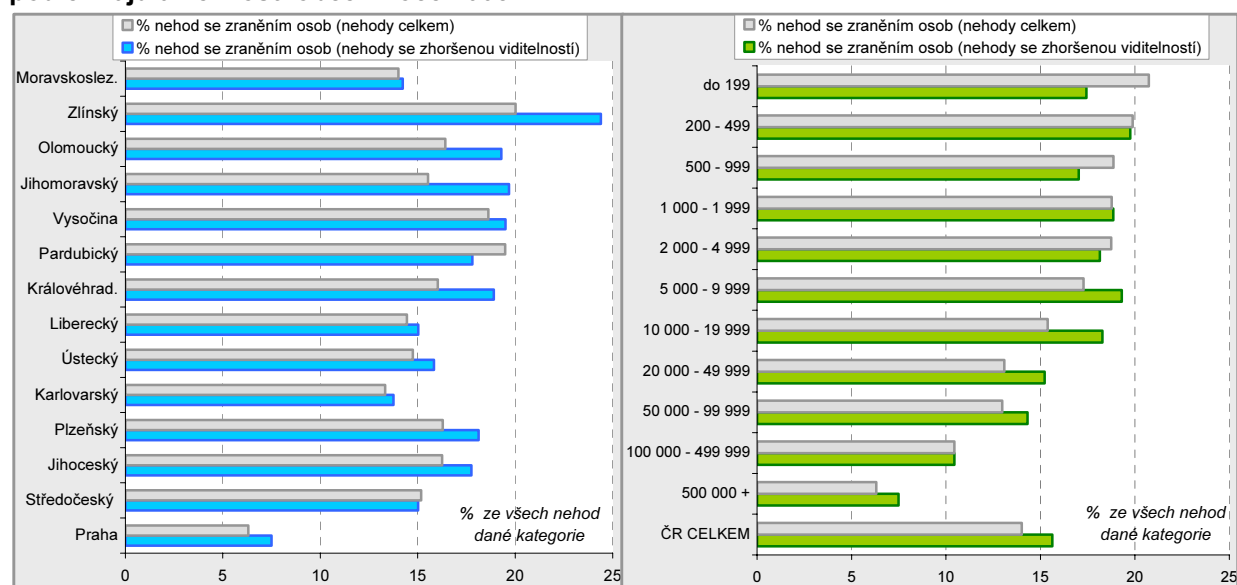
Tab. 6: Dopravní nehody zaviněné pod vlivem alkoholu a nehody za zhoršené viditelnosti podle velikostních skupin obcí v roce 2008

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

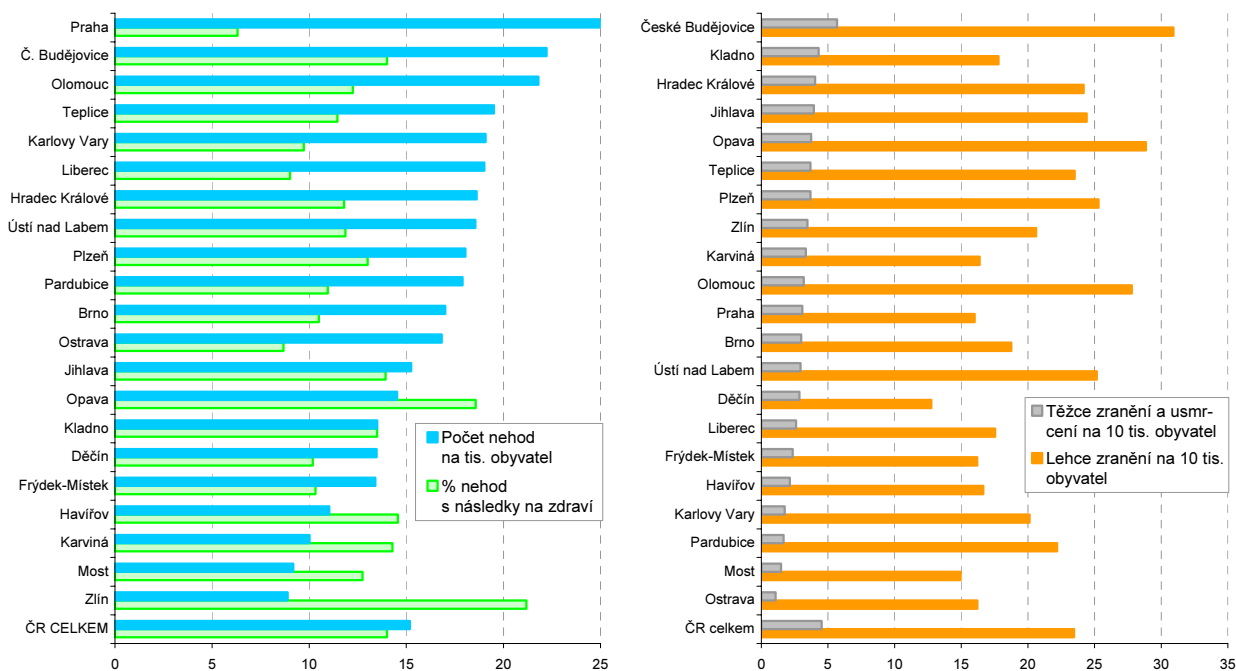


Zdroj dat: Policejní prezidium ČR, vlastní výpočty autorů

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).

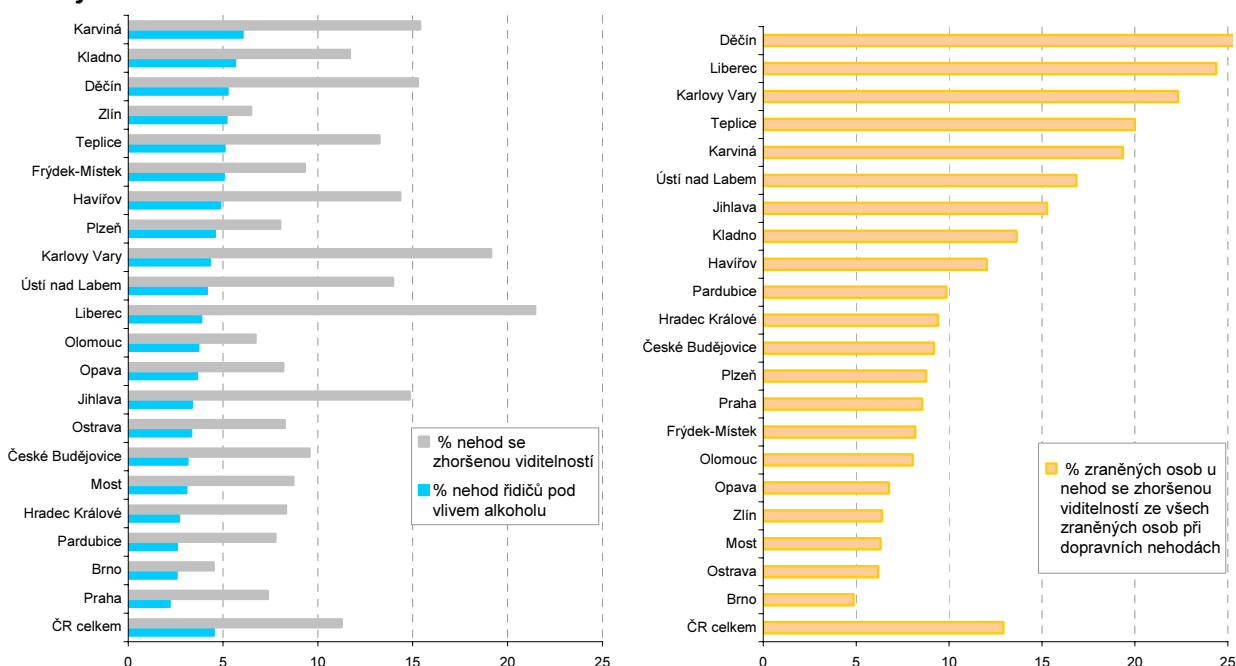
Výskyt nehod se zhoršenou viditelností je významně ovlivněn terénními a klimatickými podmínkami, s velmi nerovnoměrným územním rozložením (vyšší zastoupení v českém pohraničí, jižní části Středočeského kraje a západu Vysočiny), na krajské úrovni nejvyšší podíl na Liberecku (21 %) převyšoval úroveň krajů 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

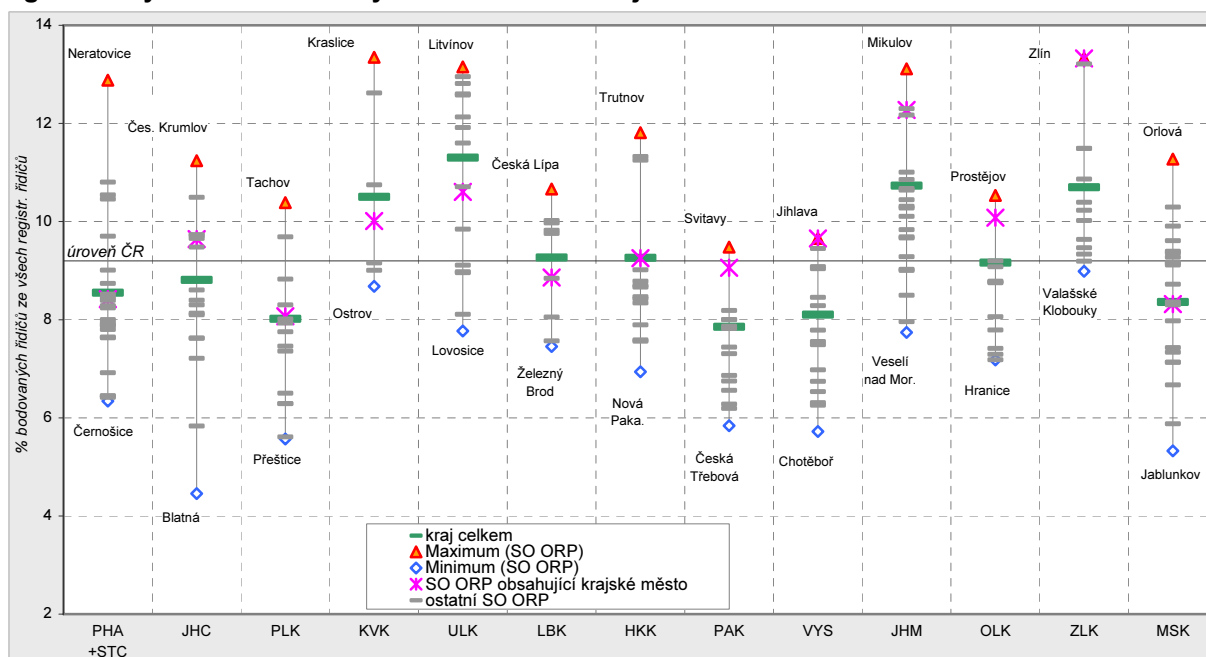
Vliv venkovského prostoru (s poněkud odlišnou intenzitou i strukturou nehodovosti) můžeme částečně vyloučit zaměřením analýzy pouze na **největší města**. V grafech 3 a 4 jsou zobrazeny hodnoty vybraných ukazatelů nehodovosti pro 21 měst, které měly ke konci roku 2008 více než 50 tis. obyvatel.

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 **systém 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 rozbořem 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 prohřešků“ 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 vnitrokrajských 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 „nejslušnější“ 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.

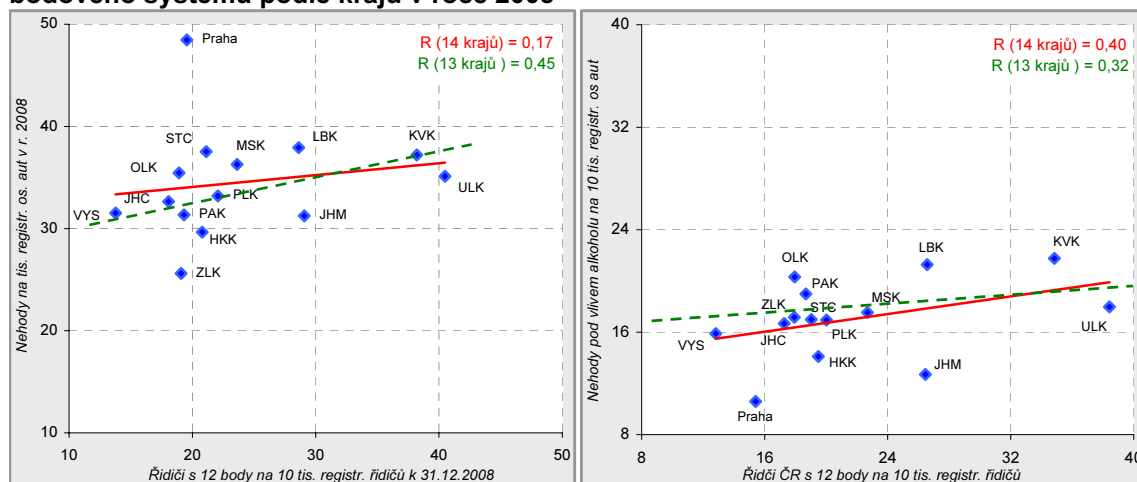
Tab. 10: Správní obvody obcí s rozšířenou působností s extrémními hodnotami nárůstu (poklesu) počtu bodovaných řidičů s českým občanstvím mezi 31.12.2007 a 31.12.2009

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.

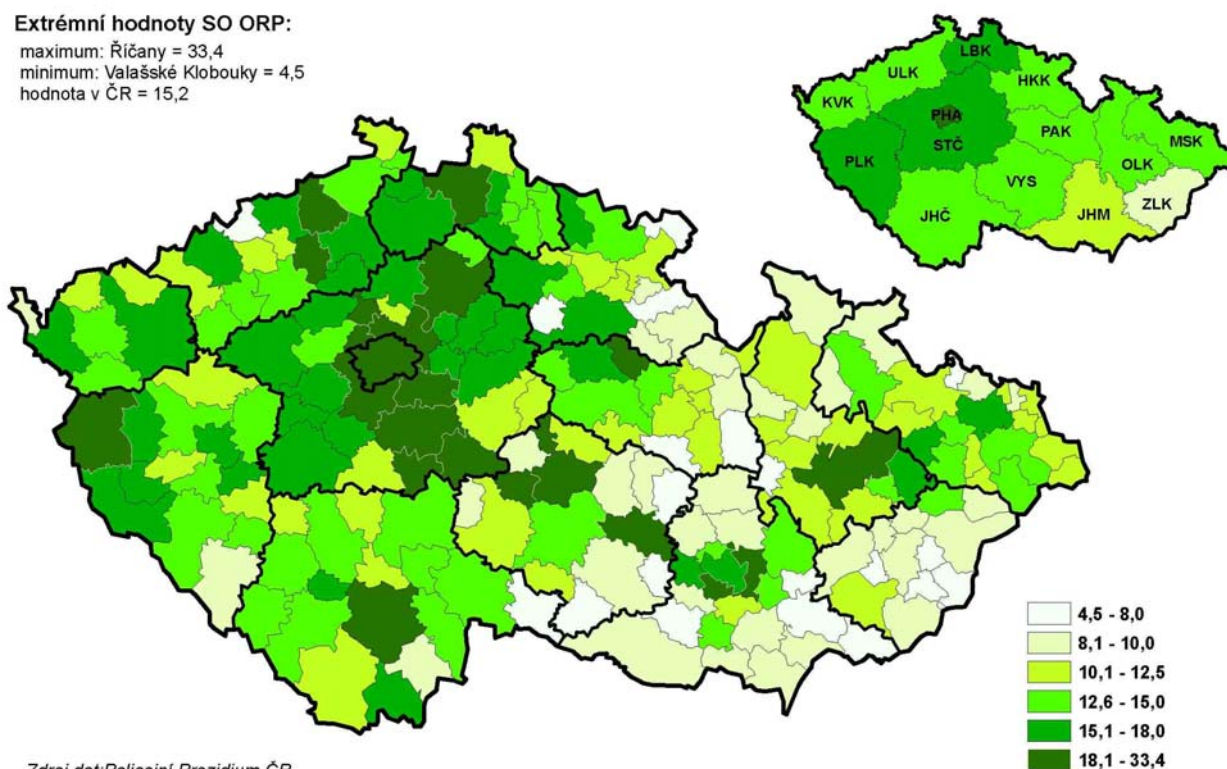
Dosažené výsledky příliš nenaznačují existenci přímé závislosti intenzit nehodovosti a podílu řidičů, kteří se dopouští přestupků (resp. trestných činů) započítávaných do bodového systému. Na krajské úrovni vidíme náznak mírné přímé závislosti mezi dopravními nehodami celkem (vztaženými na registrované 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

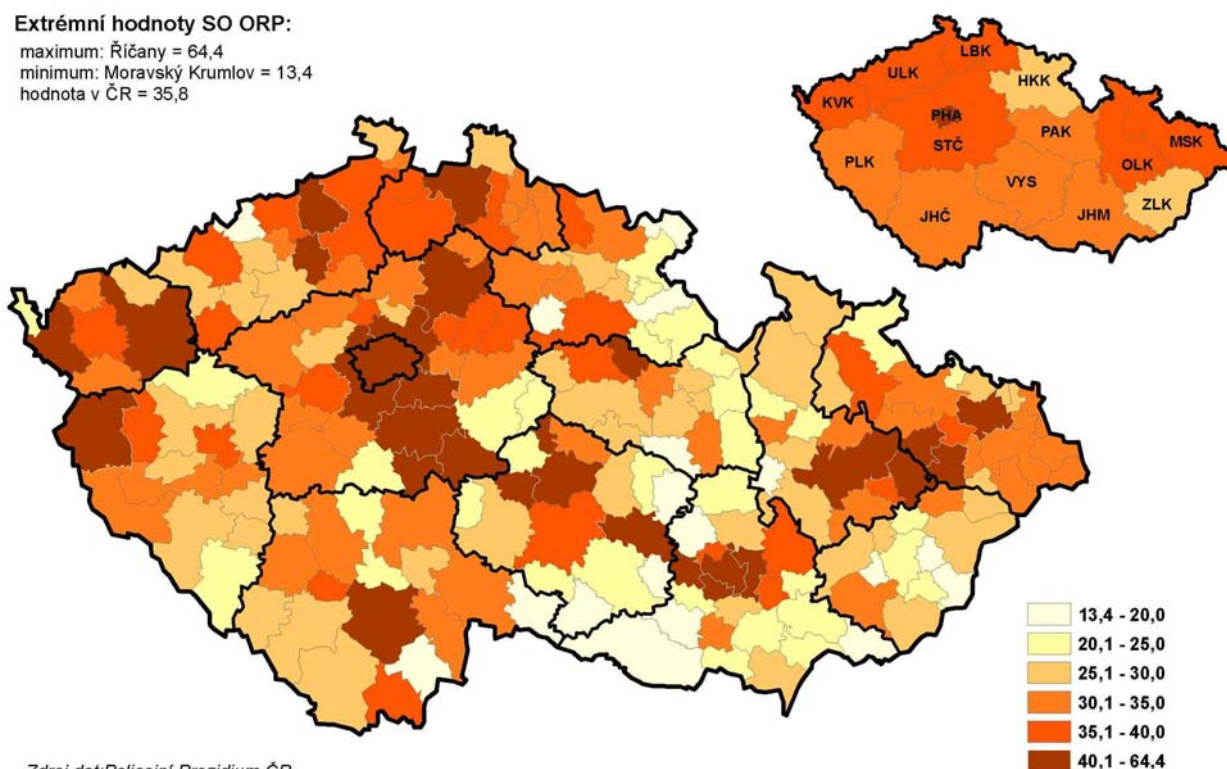


Zdroj dat: Policejní Prezidium ČR

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

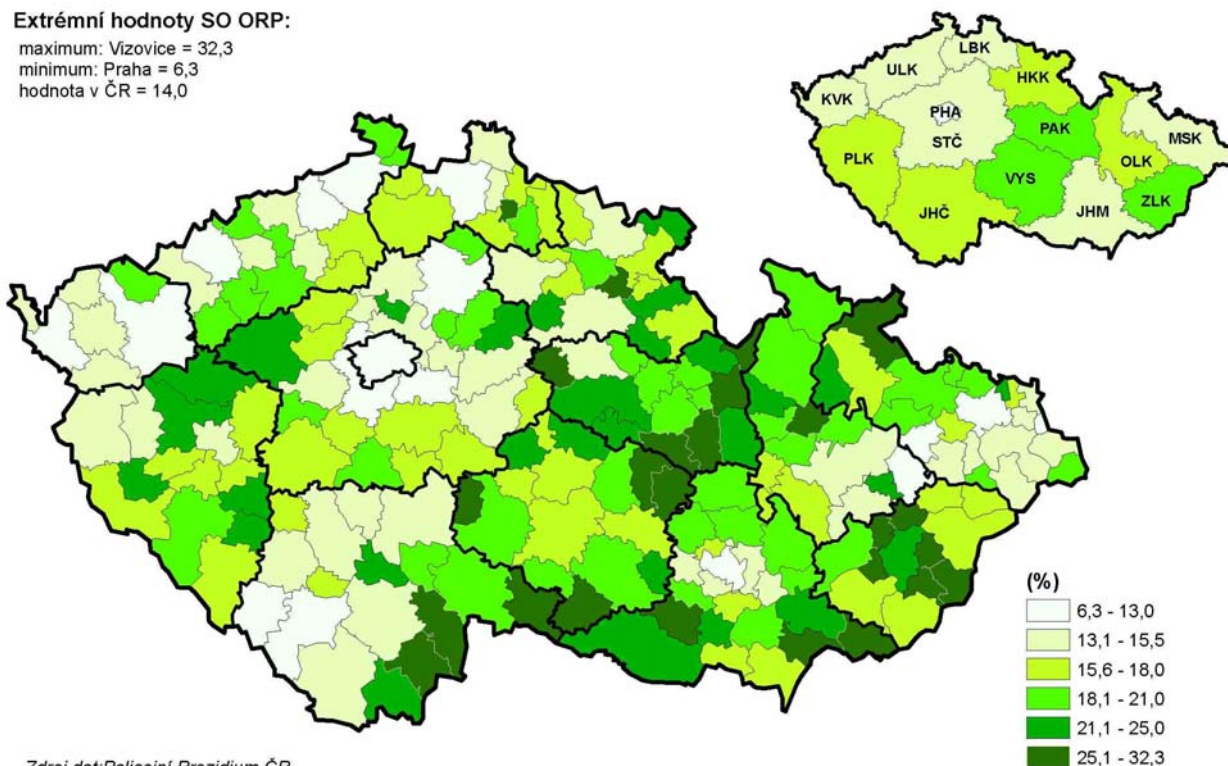


Zdroj dat: Policejní Prezidium ČR

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

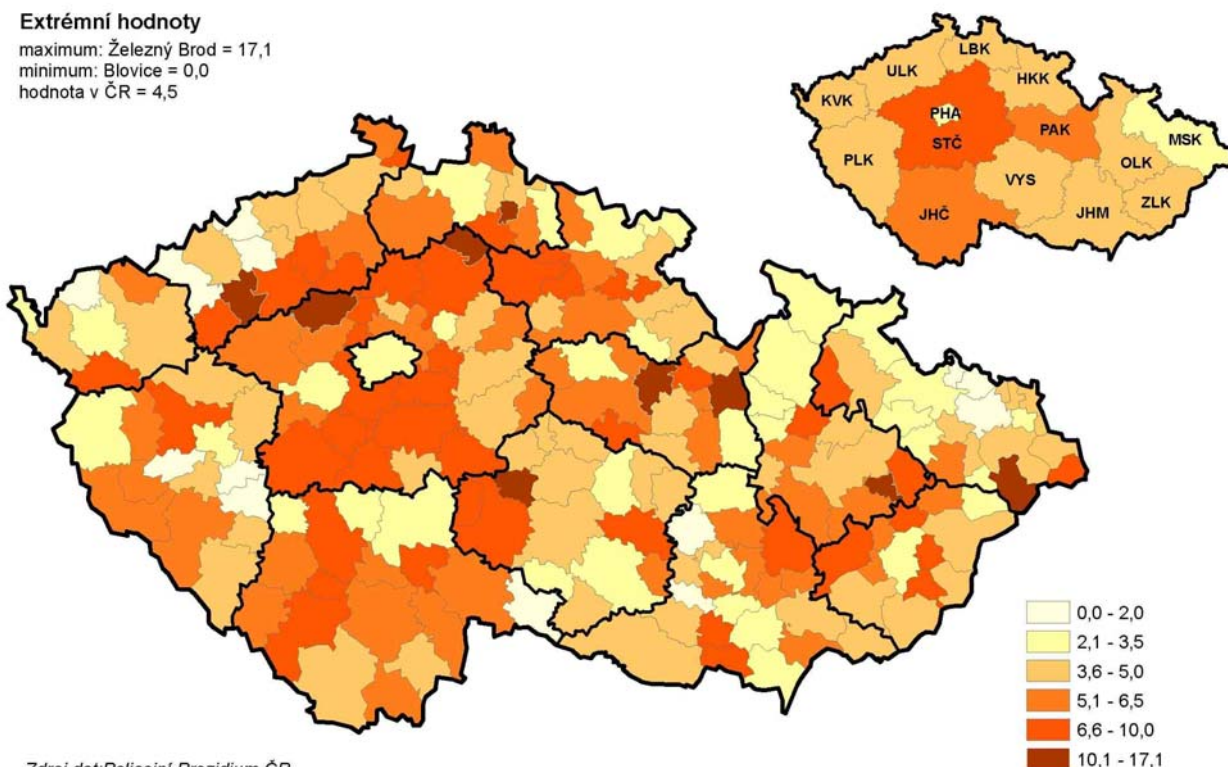


Zdroj dat: Policejní Prezidium ČR

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

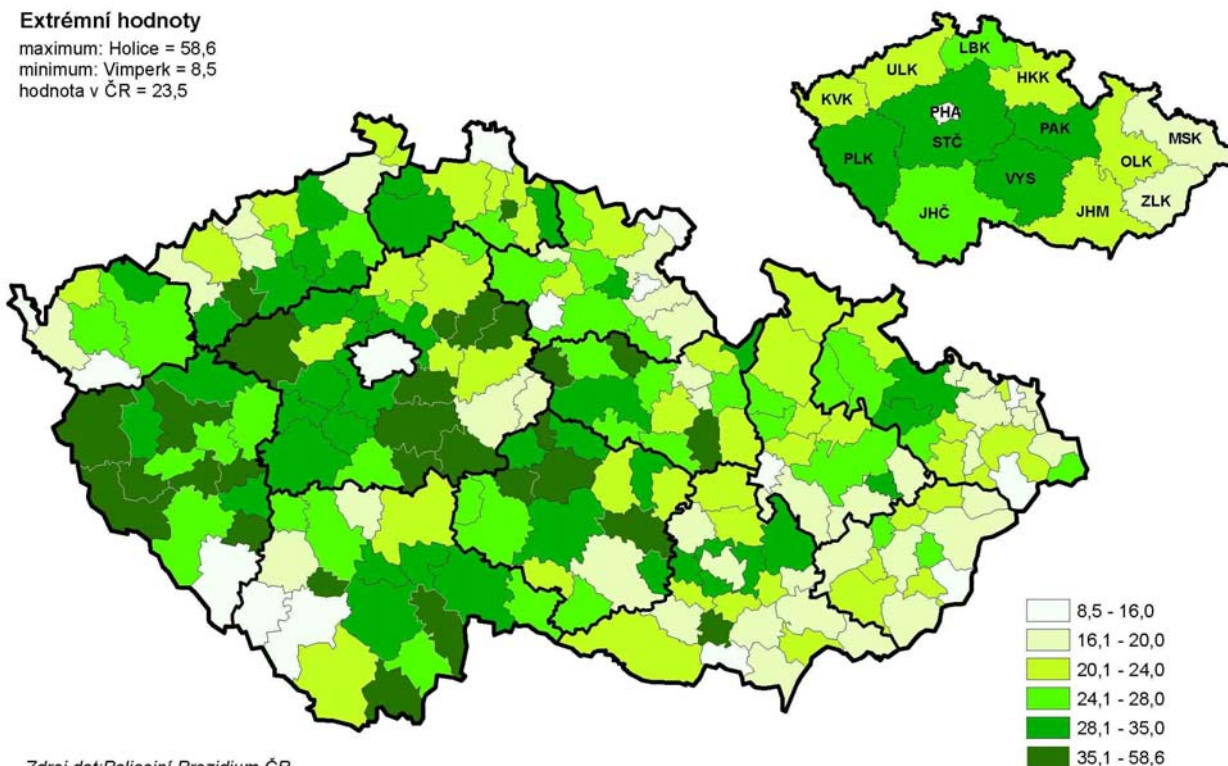


Zdroj dat: Policejní Prezidium ČR

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

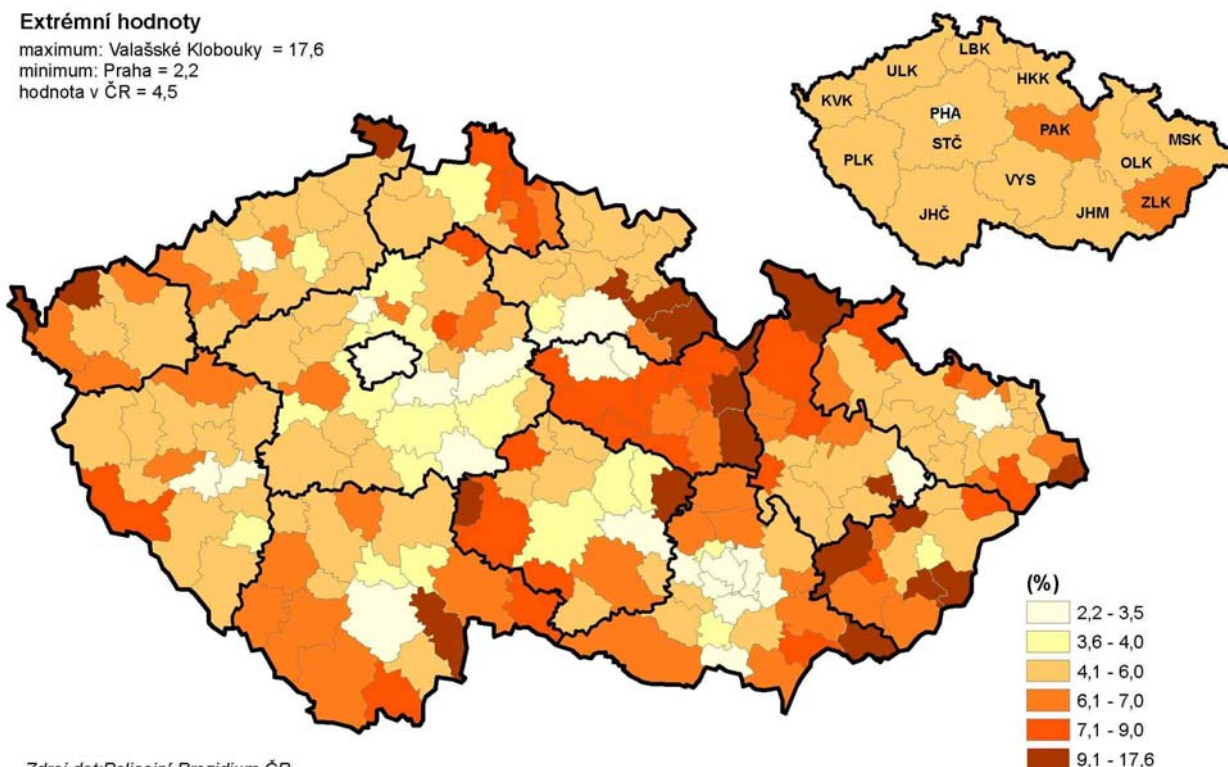


Zdroj dat: Policejní Prezidium ČR

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

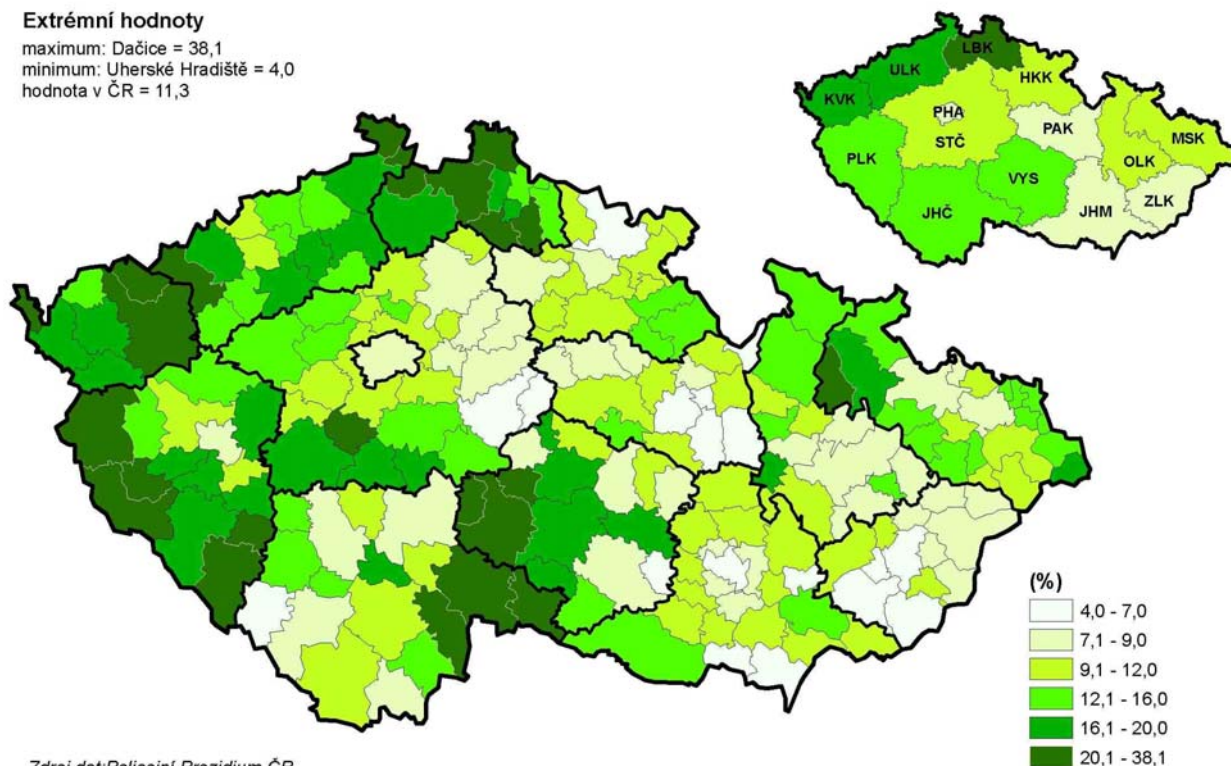


Zdroj dat: Policejní Prezidium ČR

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

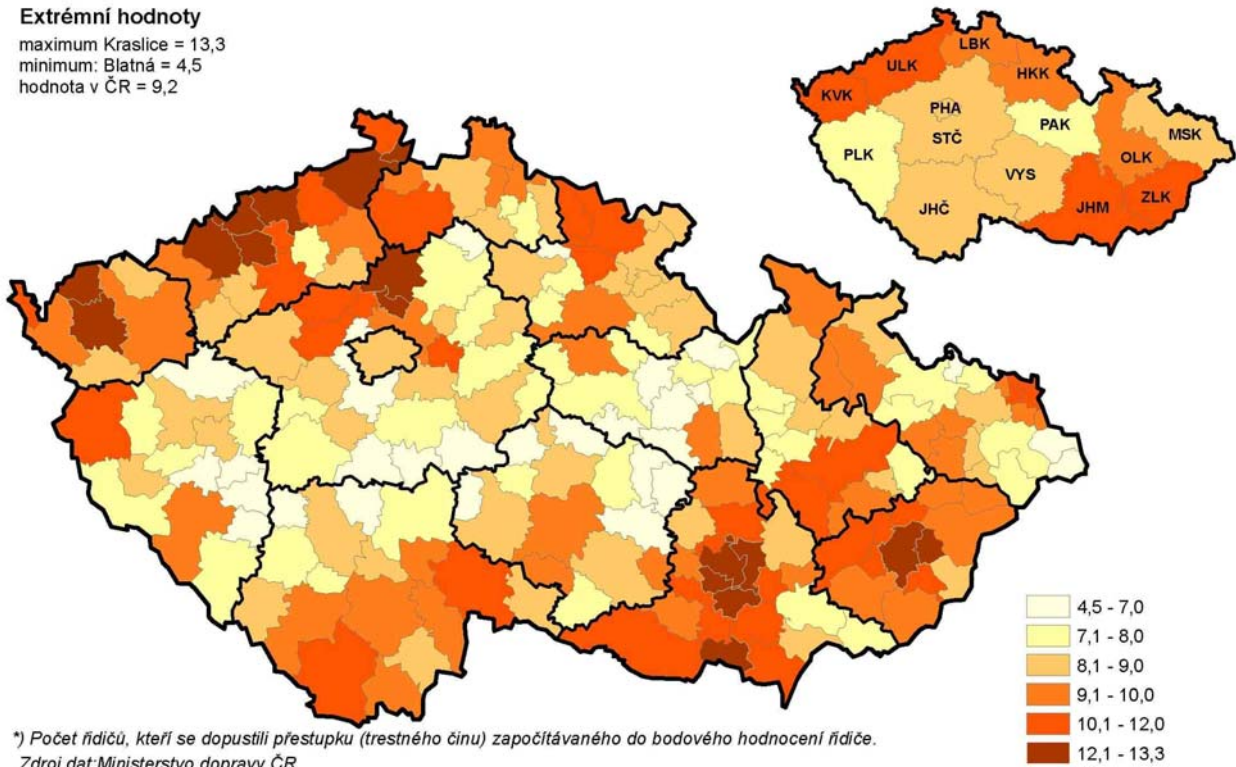
Extrémní hodnoty

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

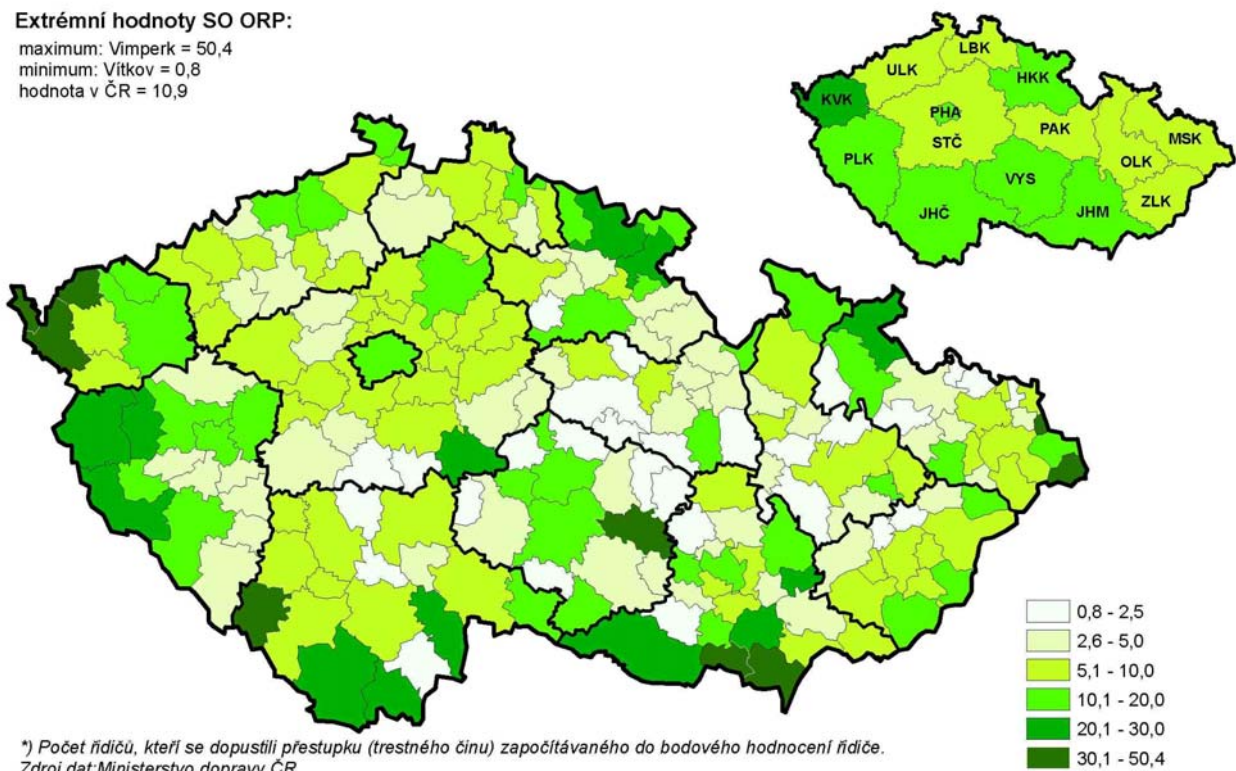
Extrémní hodnoty
maximum Kraslice = 13,3
minimum: Blatná = 4,5
hodnota v ČR = 9,2



*) 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

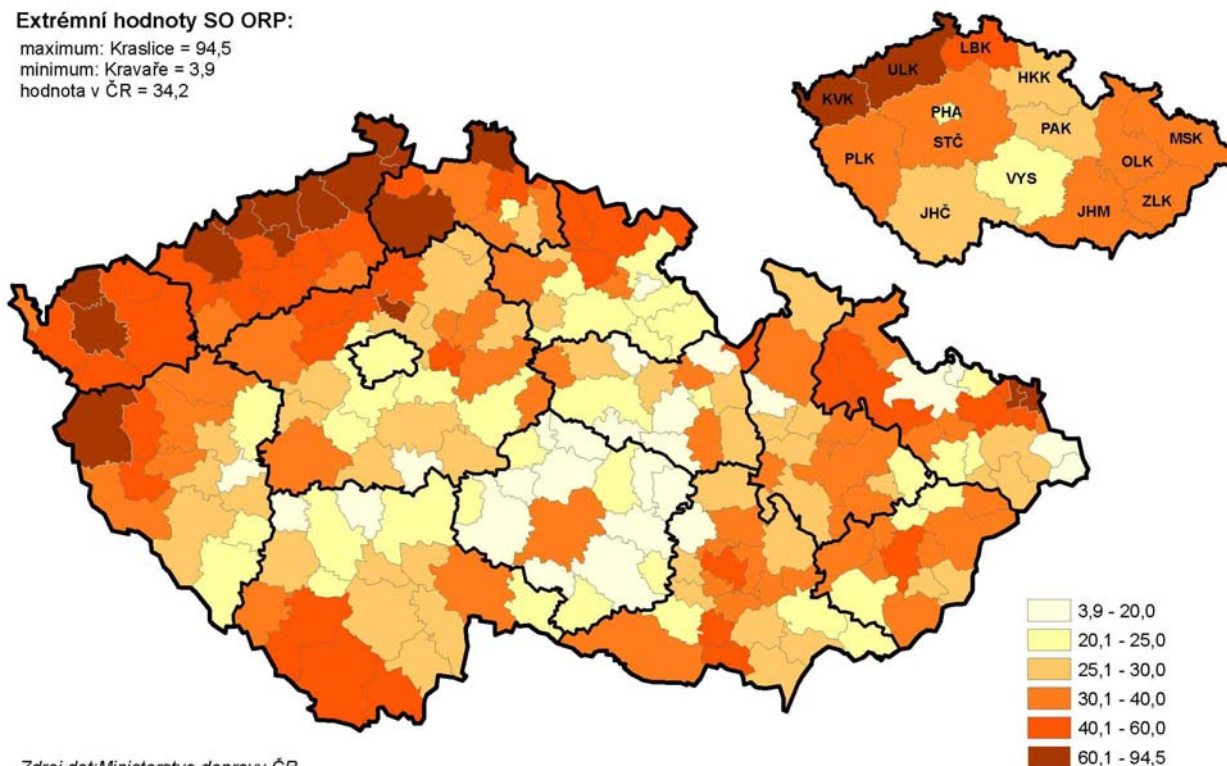
Počet řidičů s českým občanstvím: bodování 12 body na 10 tis. registrovaných řidičů k 31.12.2009

Extrémní hodnoty SO ORP:

maximum: Kraslice = 94,5

minimum: Kravaře = 3,9

hodnota v ČR = 34,2



Zdroj dat: Ministerstvo dopravy ČR

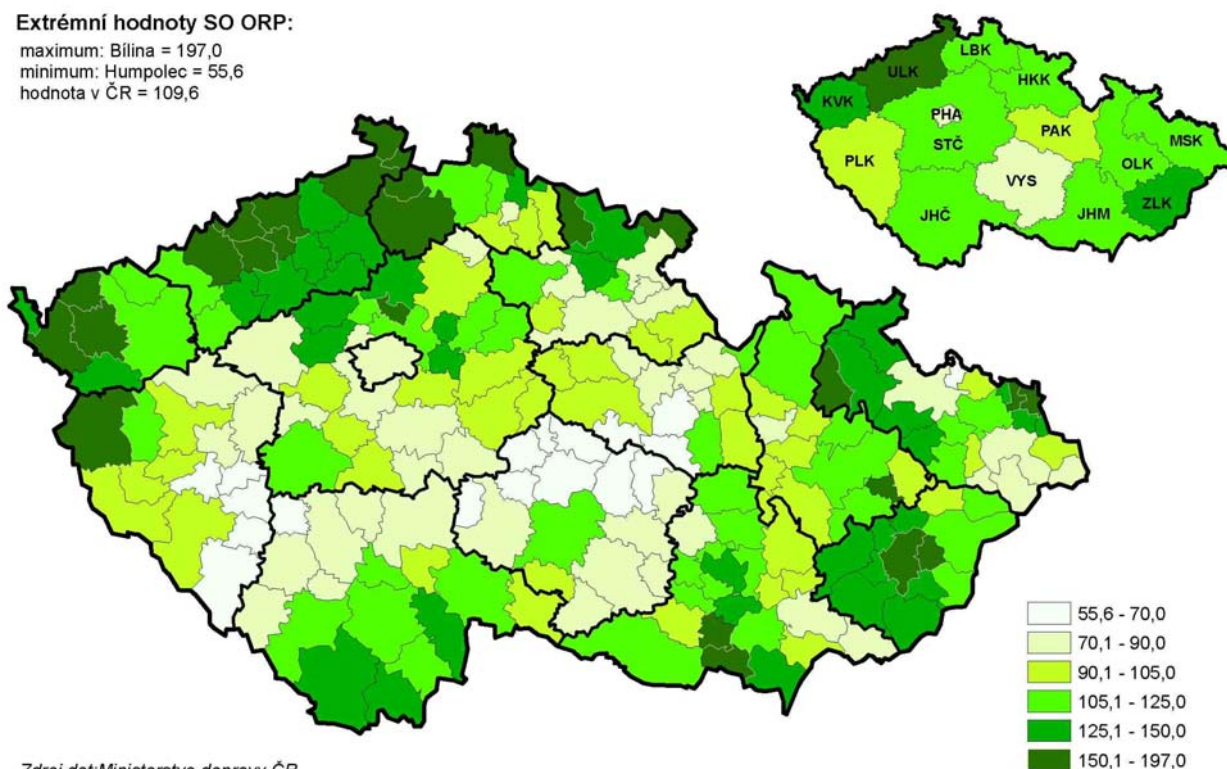
Počet řidičů s českým občanstvím: bodování 7-11 body na 10 tis. registrovaných řidičů k 31.12.2009

Extrémní hodnoty SO ORP:

maximum: Bílina = 197,0

minimum: Humpolec = 55,6

hodnota v ČR = 109,6

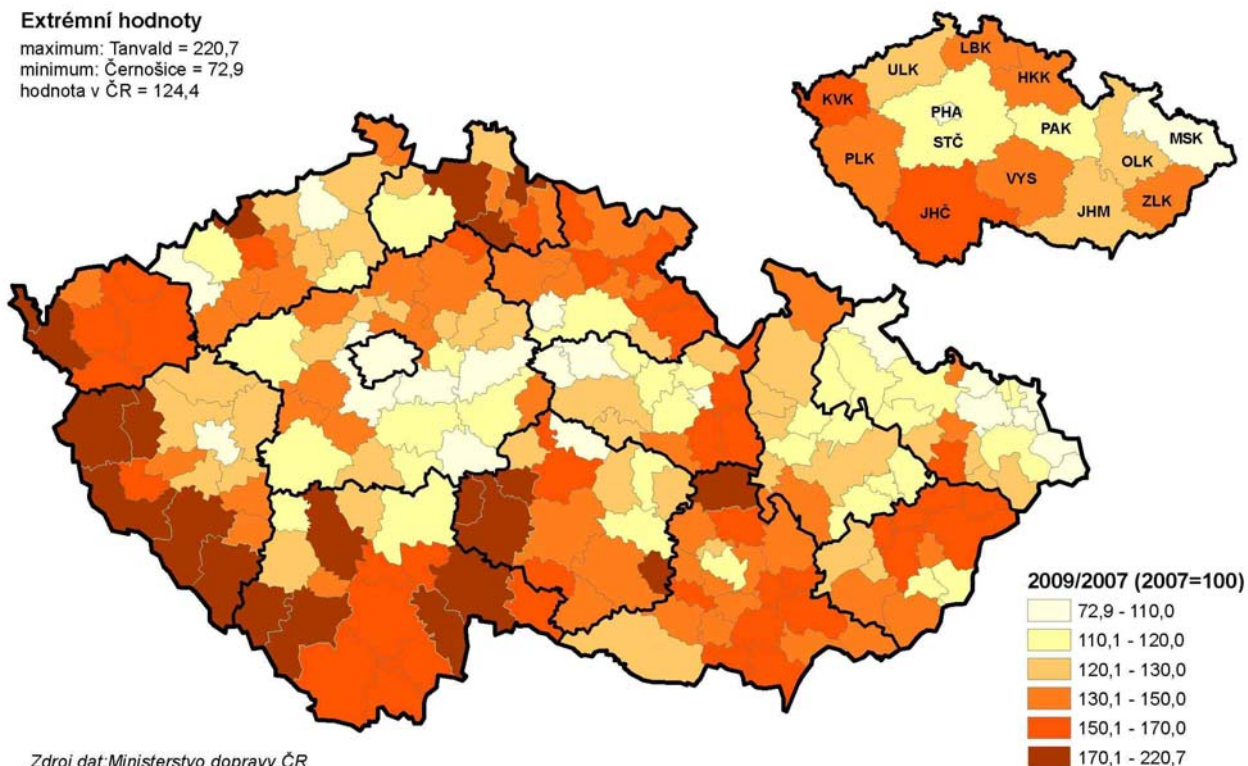


Zdroj dat: Ministerstvo dopravy ČR

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

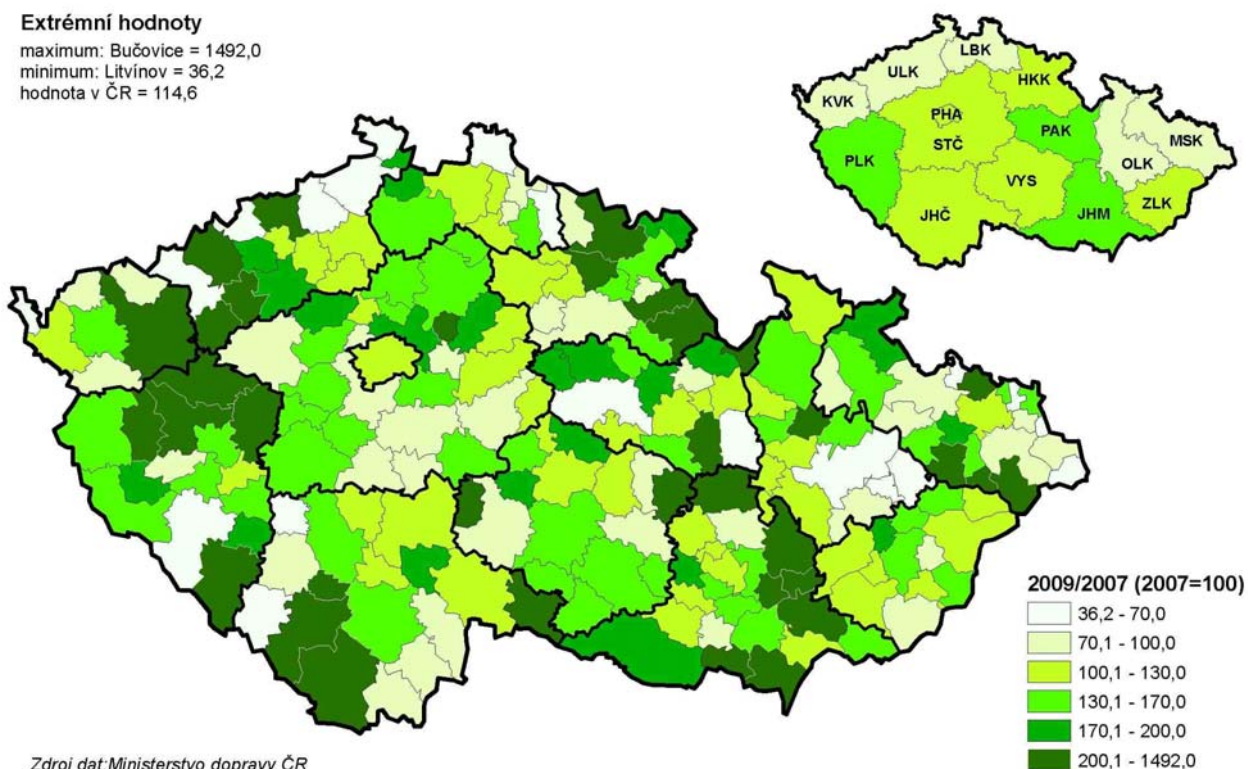


Zdroj dat: Ministerstvo dopravy ČR

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

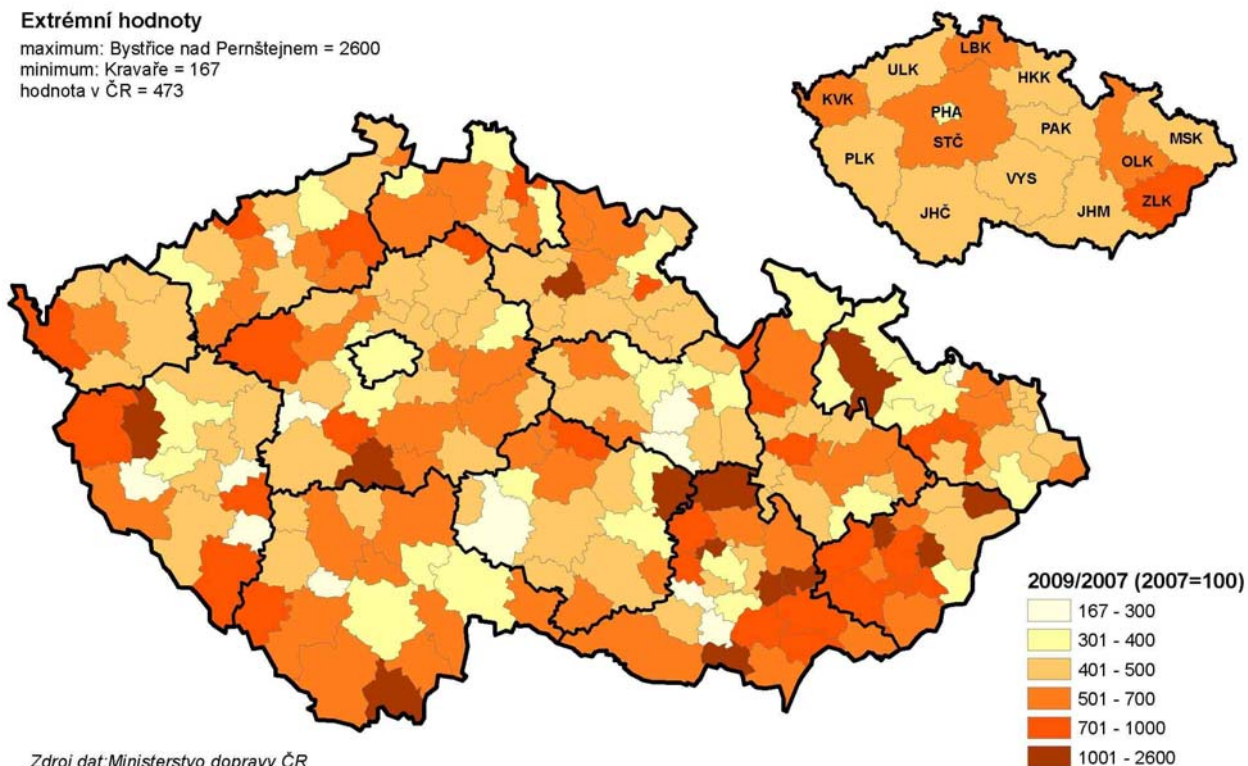
Vývoj počtu řidičů s českým občanstvím bodovaných 12 body mezi 31.12.2007 a 31.12.2009

Extrémní hodnoty

maximum: Bystřice nad Pernštejnem = 2600

minimum: Kravaře = 167

hodnota v ČR = 473



Zdroj dat: Ministerstvo dopravy ČR