

3. Časová variace dopravních nehodovosti

Nehody s následky na zdraví jsou nejčetnější na začátku a na konci pracovního týdne...

Nejvíce nehod s následky na zdraví evidovala v roce 2013 dopravní policie ve dnech na konci (15,2 % všech vážných nehod), resp. začátku (17,0 %) pracovního týdne. Naopak menší četnost vážných nehod byla zaznamenána v neděli (11,0 %) a v rámci pracovních dnů ve středu (14,3 %).

Rozložení nehod s následky na zdraví v rámci týdne se v dlouhodobém pohledu mírně proměňuje, zvyšuje se četnost ve dnech na počátku i konci pracovního týdne v neprospěch nehod o víkendech. Příčinou by mohl být dlouhodobě mírný posun těžiště dopravních výkonů (a tudíž i nehod) do prostředí velkých měst. Tomu by napovídala i závažnost nehod, měřená proporcí počtu usmrcených ke všem nehodám. Ta byla nejnižší právě v pondělky a pátky (8,5-8,6 zemřelí na tis. nehod v letech 2010-2011), nejvyšší o nedělích (13,2), resp. sobotách (11,8).

Graf č. **Dopravní nehody s následky na zdraví - srovnání týdenních a měsíčních variací v ČR 20** (porovnání vybraných let)



Pramen: Policejní prezidium ČR, vlastní výpočty

... a z pohledu jednotlivých měsíců roku pak v říjnu, listopadu a prosinci

Rozložení všech nehod podle měsíců vykazuje také dlouhodobé nerovnoměrnosti s tradičně vyšším zastoupením v období říjen-prosinec, kdy bývá v průměru o desetinu více nehod než v průměrném měsíci. Nižší četnost je naopak typická pro konec zimního období a počátku jara. Závažnost nehod však ukazuje na jiný obrázek (viz graf 20).

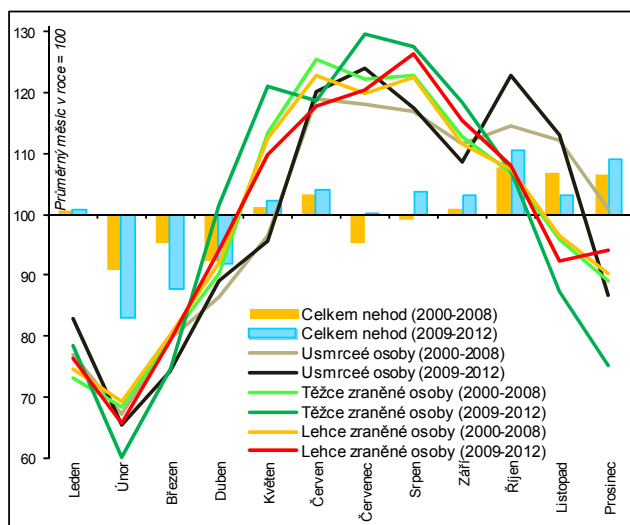
Prodloužené letní období (červen-září) se dlouhodobě na silnicích České republiky vyznačuje o 15-20 % vyšším počtu usmrcených i zraněných než průměrným měsíc v roce.

Počty zraněných osob bývají tradičně vyšší také v časném jarním období (duben-květen), v případě usmrcených naopak přetrvávají do pozdního podzimu (říjen-listopad). Vysvětlení může v prvním případě souviset se zahájením dopravné sezóny u cyklistů a motocyklistů, v druhém případě s horšími přírodními podmínkami (zhoršená viditelnost, mokrá vozovka aj.).

V posledních pěti letech více nehod s následky na zdraví na jaře, během prázdnin jich mírně ubylo

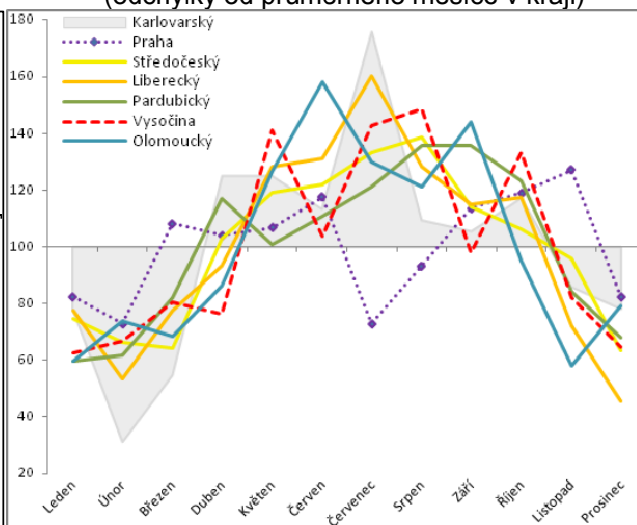
Na rozdíl od týdenních variací nenacházíme měsíčním v rozložení nehod s následky na zdraví významnější posuny v čase. V posledním pětiletí bylo oproti stavu z druhé poloviny 90. let nepatrně více vážných nehod soustředěno do jarního období (především dubna), lehce naopak ubylo nehod v rámci roku v prázdninovém období.

Graf č. 21 **Měsíční variace nehod a jejich následků v ČR (odchytky od průměrného měsíce)**



Pramen: Policejní prezidium ČR, vlastní výpočty

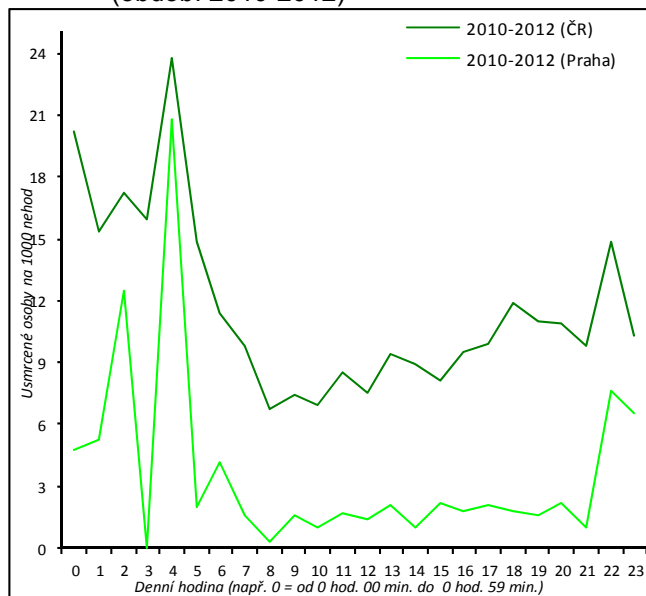
Graf č. 22 **Měsíční variace usmrcených a těžce zraněných osob ve vybraných krajích v období 2010-2012 (odchytky od průměrného měsíce v kraji)**



Faktory ovlivňující časové rozložení nehod a jejich následků

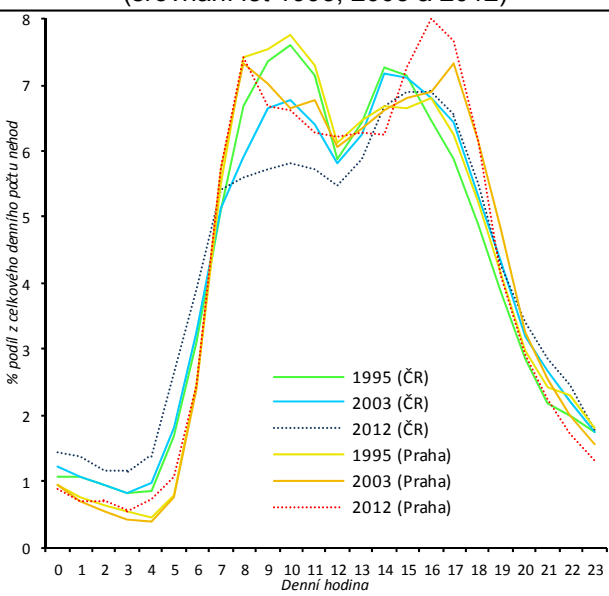
Variace časového rozložení četnosti nehod a jejich následků jsou ovlivněny několika faktory. Předně odráží rozdíly v intenzitě dopravy (např. tradičně nižší dopravní výkony o víkendech). Důležitou roli hrají také klimatické podmínky (větší rizikovost nehod při zhoršených podmínkách v zimním období). Nepřímo se promítá také vliv posunu těžiště dopravních výkonů (město-venkov, silnice vyšších resp. nižších tříd), neboť nehodovost, vč. vážných následků, se odlišuje dle typu urbanizace (více nehod ve velkých městech, ale i jejich menší závažnost) i druhu komunikace (vyšší nehodovost i závažnost nehod na silnicích nižších tříd). Konečně roli hraje i změny ve struktuře řidičů (např. typicky pouze víkendoví řidiči, sváteční řidiči, sezóny motocyklistů aj.).

Graf č. 23 **Závažnost nehod (usmrcené osoby na 1000 nehod) dle denních hodin v ČR a Praze (období 2010-2012)**



Pramen: Policejní prezidium ČR, vlastní výpočty

Graf č. 24 **Rozložení celkového počtu nehod během denních hodin v ČR a Praze (srovnání let 1995, 2003 a 2012)**



Během dne dochází nejvíce k nehodám v období dopravních špiček, tj. mezi 8-11 hodinou a dále mezi 15-18 hodinou

Rozložení dopravních nehod v rámci denního cyklu (graf 23) ukazuje na typické rozvrstvení do dvou vrcholů – mezi 8.-11. hodnou dopolední a mezi 15. až 18. hodinou odpolední. V tomto rozmezí evidovala v roce 2011 policie v celé ČR 37,5 % nehod (před deseti lety 40,5 %). Zatímco v roce 2000 byl podíl dopolední a



odpolední špičky na celkové nehodovosti prakticky shodný (obě ukrojily pětiny denních nehod), o desetiletí později oslabil vliv dopolední špičky (17 %) a odpolední zůstal zachován. Mírně odlišná situace panovala v Praze, kde soustředění veškerých nehod do obou špiček dosahuje stabilně 42,5 %, při téměř rovnoměrném rozdělení na dopolední a odpolední část. Pražská doprava se od republikové odlišuje jiným denním rytmem vázaným mj. i na specifickou strukturu zaměstnanosti i jiné možnosti trávení volného času. Méně nehod zde bylo v rámci dne soustředěno od půlnoci do časných ranních hodin (především mezi 5.-7.hodinou) a v roce 2011 také trochu překvapivě ve večerních hodinách (od osmi do půlnoci). Větší váhu měly ve srovnání v ČR naopak v metropoli nehody v dopoledních hodinách (především mezi 8. a 9. hodinou) a kolem poledne, odlišné bylo také načasování odpolední špičky (mezi 16.-19.hodinou, zatímco v ČR s vyšším podílem nehod mezi 14.-16.hod.).

K největšímu počtu usmrcení na jednu dopravní nehodu dochází na samém počátku dne, tj. mezi 4-5 hodinou ranní

Jiný pohled na denní časové variace poskytuje závažnost nehod. V letech 2010-2011 připadalo nejvíce usmrcených na nehodu shodně v Praze i ČR mezi 4.a 5. hod. ranní, vysoká závažnost nehod tradičně přetrvává po celou noční dobu, v ČR s tendencí pokračovat až do časných ranních hodin. Nehody mezi půlnoci a sedmou ranní hodinou si v ČR i Praze vyžádaly každou pátou obět ze všech dopravních nehod. U viníků těchto nehod se velmi pravděpodobně uplatňuje vliv návykových látek.