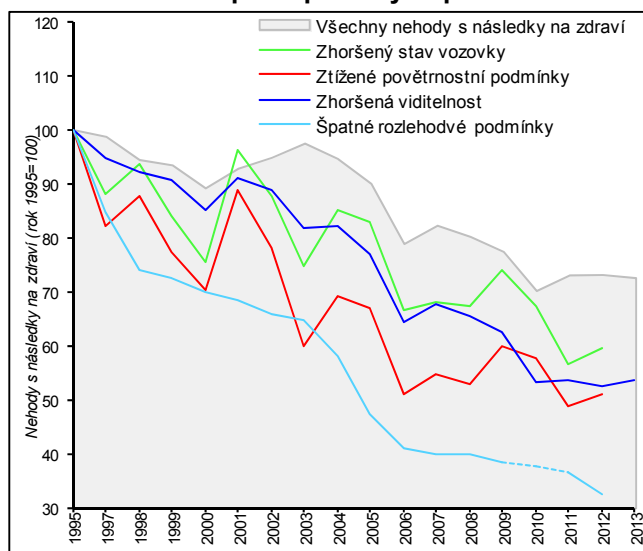


8. Vliv nepříznivých přírodních podmínek na nehodovost

Stav vozovky, počasí, nepříznivý výhled mají jako „objektivní“ příčiny nehod

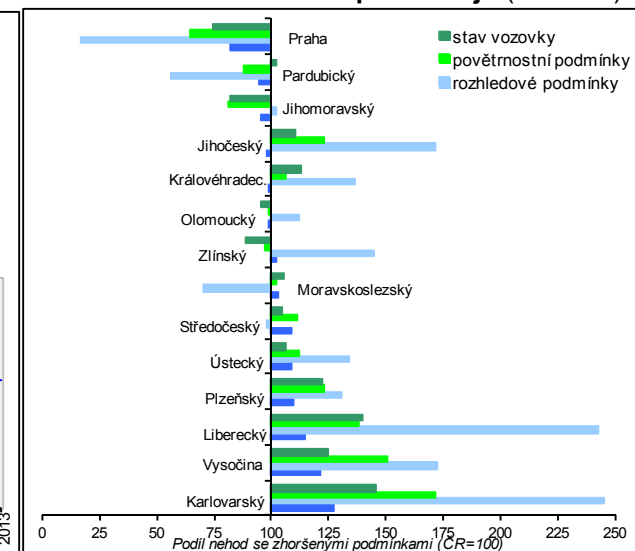
Nehody, které vznikly vlivem nepříznivých přírodních podmínek, můžeme rozčlenit do několika skupin. Účastníků silničního provozu se nejvíce dotýká stav vozovky (mokra, sníh, náledí, ale i suchá znečištěná komunikace – např. olejem či naftou). Se stavem vozovky souvisí i povětrnostní podmínky (děšť, sněžení, mlha či nárazový vítr), s počasím pak do značné míry i viditelnost, která je vedle toho ovlivněná především denním cyklem a četností, intenzitou a vhodným rozmístěním veřejného osvětlení. Environmentální vlivy na bezpečnost dopravy nacházíme i u rozhledových podmínek (ztížený rozhled vlivem profilu komunikace, umístění vegetace či zástavby). Rozhledové podmínky na rozdíl od předchozích faktorů mohou být lidskou činností významně ovlivněny (např. vhodným trasováním komunikací či úpravou vegetace v jejich okolí). Konečně na pomezí lidského a přírodního vlivu lze zařadit technický stav vozovky, na jejímž opotřebování se podílí jak intenzivní doprava (především těžkých vozidel), tak i počasí. Četnost nehod způsobených primárně technickou závadou komunikace je však dlouhodobě nízká (v roce 2011 se na celkové nehodovosti podílela 0,6 %) a jejich následky jsou méně závažné (pouze 5 % takových nehod končí s následky na zdraví osob).

Graf č. 83 Vývoj počtu nehod s následky na zdraví celkem a při nepříznivých podmínkách

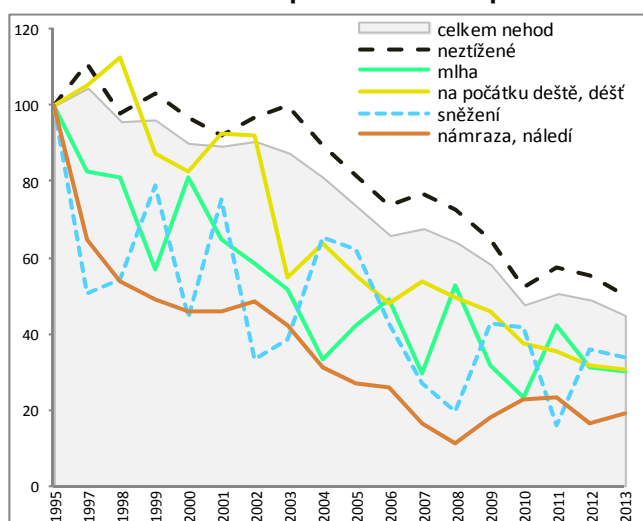


Pramen: Policejní prezidium ČR, vlastní výpočty

Graf č. 84 Podíl nehod při nepříznivých podmínkách v období 2011-2012 podle krajů (ČR=100)

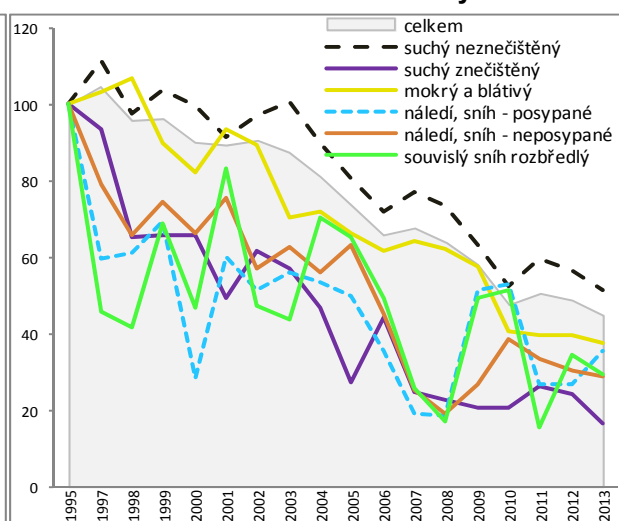


Graf č. 85 Vývoj usmrcených a těžce zraněných osob v ČR dle druhu povětrnostních podmínek

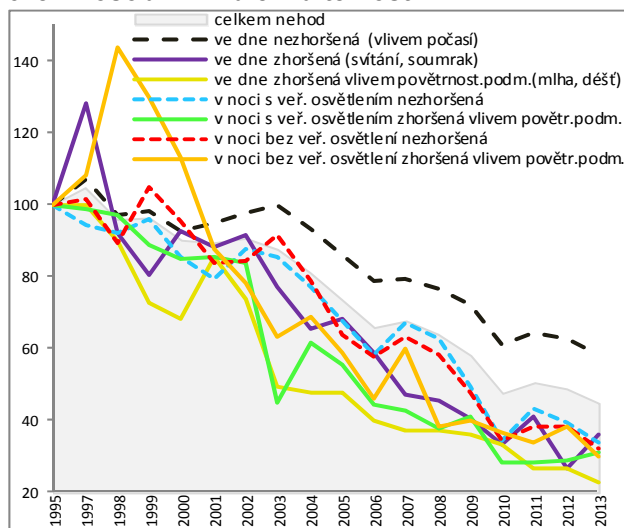


Pramen: Policejní prezidium ČR, vlastní výpočty

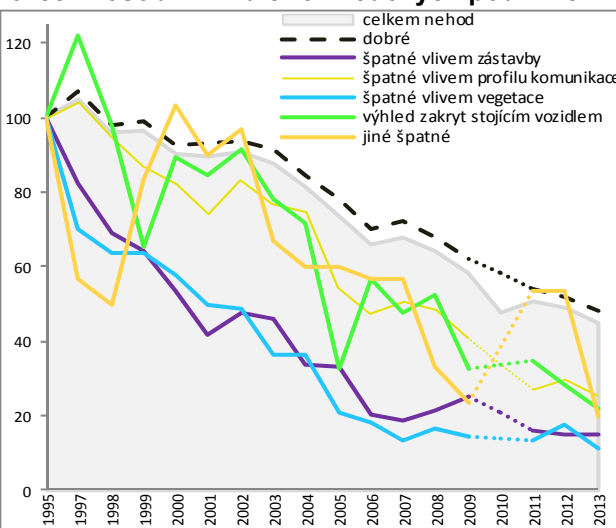
Graf č. 86 Vývoj usmrcených a těžce zraněných osob v ČR dle stavu vozovky



Graf č. 87 Vývoj usmrcených a těžce zraněných osob v ČR dle viditelnosti



Graf č. 88 Vývoj usmrcených a těžce zraněných osob v ČR dle rozhledových podmínek



Pozn: údaje o rozhledových podmínkách za rok 2010 nebyly kvůli nižší spolehlivosti k dispozici

Pramen: Policejní prezidium ČR, vlastní výpočty

Z příčin dominují vlivy zhoršené viditelnosti...

Nejčetnější skupinu nehod s vlivem přírodních podmínek tvoří nehody se zhoršenou viditelností, které se v roce 2011 podílely z jedné třetiny na celkovém počtu nehod, i počtu lehce a těžce zraněných osob. Vyžádaly si však plných 45 % všech životů na pozemních komunikacích, v Ústeckém kraji téměř dvě třetiny.

Není překvapivé, že nejvíce jsou ohroženi účastníci silničního provozu v noci bez veřejného osvětlení, kde viditelnost navíc zhoršují i povětrnostní poměry. Úmrtím v těchto podmínkách končí v posledních letech 2,5 % nehod, přičemž jen v roce 2011 tvořili plnou třetinu jejich obětí chodci, těžkým zraněním každá dvacátá nehoda.

...v noci...

Dopravní nehody v noci si v posledních třech letech v úhrnu vyžádaly třetinu veškerých úmrtí a téměř čtvrtinu všech lehce i těžce zraněných. Zatímco počty lehce a těžce zraněných osob z nočního provozu byly rovnoměrně rozloženy mezi komunikace s veřejným osvětlením a mimo ně, v případě úmrtí připadly dvě třetiny obětí na nehody mimo obec.

...za soumraku a svítání

Druhými rizikovými okolnostmi jsou rychlé změny viditelnosti (při soumraku, svítání), při kterých mají nehody vážnější následky (v letech 2009-2011 skončila v těchto podmínkách s usmrcením či těžkým zraněním každá čtrnáctá nehoda, u veškerých nehod to pak každá dvacátá). Příčinou je horší adaptace řidičů na rychlé změny viditelnosti a časté podcenění situace.

Na zhoršené počasí připadal v roce 2011 každá sedmá nehoda...

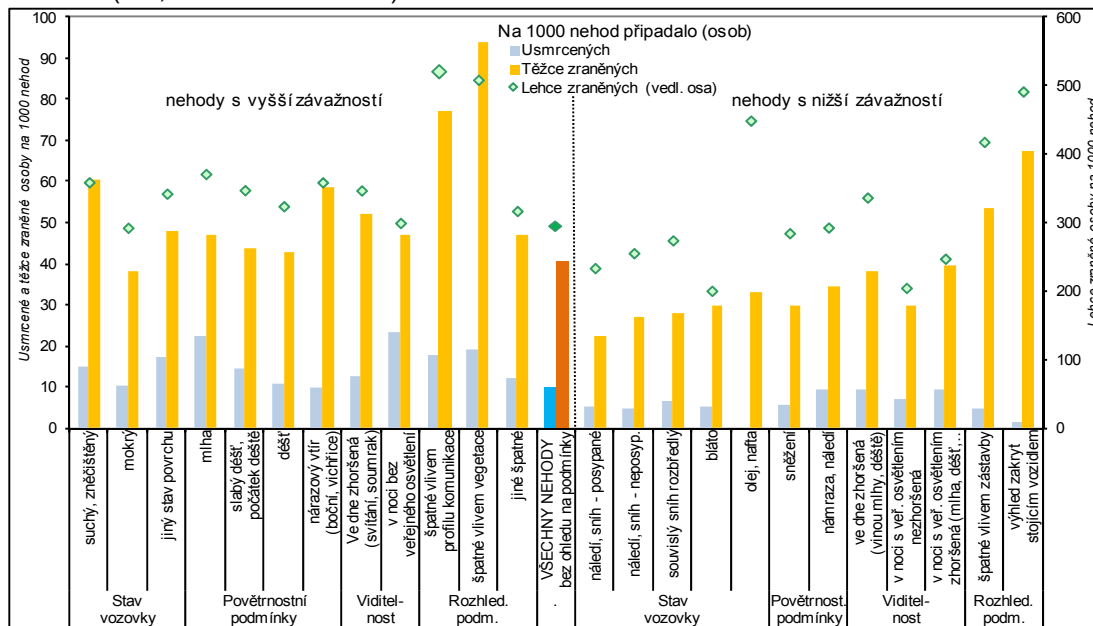
Zhoršeným povětrnostním podmínkám šla v roce 2011 na vrub každá sedmá nehoda, na celkovém počtu usmrcených se podílely téměř 19 %. Mezi nejrizikovější patří nehody při mlze, které v letech 2009-2011 končily úmrtím dvakrát častěji (2 %) než všechny nehody.

... s překvapivě dobrými konci nehod při sněžení či nárazovém větru

Tragičtější jsou také následky nehod za deště, zejména při dešti slabém či jeho počátcích, jehož zrádnost je umocněna častou tendencí k podcenění situace ze strany řidiče. Na první pohled překvapivě „dobře“ končí nehody při sněžení či nárazovém větru, což lze vysvětlit mj. i tím, že na takové podmínky řidiči lépe s předstihem reagují (např. zpomalením rychlosti či úplným odložením jízdy).



Graf č. **Závažnost dopravních nehod při různých druzích nepříznivých podmínek**
89 (ČR, období 2009-2012)



Pramen: Policejní prezidium ČR, vlastní výpočty

Zhoršený stav vozovky stál za nehodami z jedné čtvrtiny až jedné třetiny

V roce 2011 tvořily nehody při zhoršeném stavu vozovky 28,5 %. Jejich následky však nebyly v porovnání s veškerými nehodami horší. Mírně vyšší byl při nich pouze podíl zemřelých (32 %), a to vlivem nepatrně horší bilance u nehod na mokré vozovce – tyto nehody jsou však velmi časté, tři ze čtyř nehod při zhoršeném stavu vozovky má na svědomí mokrý.

Horší důsledky mají také relativně málo četné nehody na suché znečištěné vozovce (převážně pevným materiálem, např. odpad ze zemědělské či stavební činnosti). Naopak zasněžená či zledovatělá vozovky vzbuzuje u řidičů respekt, podíl úmrtí je při nich v porovnání s veškerými nehodami o více než polovinu nižší, lepší je však i bilance u zraněných osob. Podíl událostí s vážnými následky na zdraví se přitom významně nelišil tím, jestli byl povrch vozovky posypaný, rozdílná však byla četnost nehod (na povrch s ochranným posypem připadá dlouhodobě čtvrtina všech nehod na náledí a sněhu).

Nehody, za nimiž stojí „horizont“ vozovky

Negativní vliv na následky nehod mají i kolize při zhoršených rozhledových podmínkách, byť v roce 2011 tvořily pouze 5,2 % všech nehod s následky na zdraví. Nejčetnější skupiny s dlouhodobě nejzávažnějšími důsledky zde představují nehody, kde rozhled ztížen profilem komunikace. Posouzení rozhledových podmínek je však na rozdíl od předchozích kategorií více subjektivní a s ohledem na nižší četnost takových nehod je vhodné k jejich údajům přistupovat opatrněji.

Smrt při nehodě vlivem zhoršeného stavu vozovky mají na svědomí třetinu všech silničních obětí

Nehody při zhoršených přírodních podmínkách v úhrnu se na usmrceních a těžkých zraněních osob při veškerých nehodách v ČR podílí stále méně. Platí to především u nehod při zhoršené viditelnosti, které měly v roce 2000 na svědomí 53 % všech úmrtí na silnicích a 46 % těžkých zranění. V roce 2011 si vyžádaly 45 % životů a třetinu všech těžkých zranění z dopravních nehod. K mírnému zlepšení ale dochází u všech následků na zdraví napříč všemi hlavními skupinami nepříznivých přírodních podmínek. Výjimku představují počty usmrcených při nehodách na zhoršeném stavu vozovky, které mají stabilně dlouhodobě na svědomí třetinu všech silničních obětí. Na vině je zde pomalejším tempo pokles počtu usmrcených na mokré vozovce.

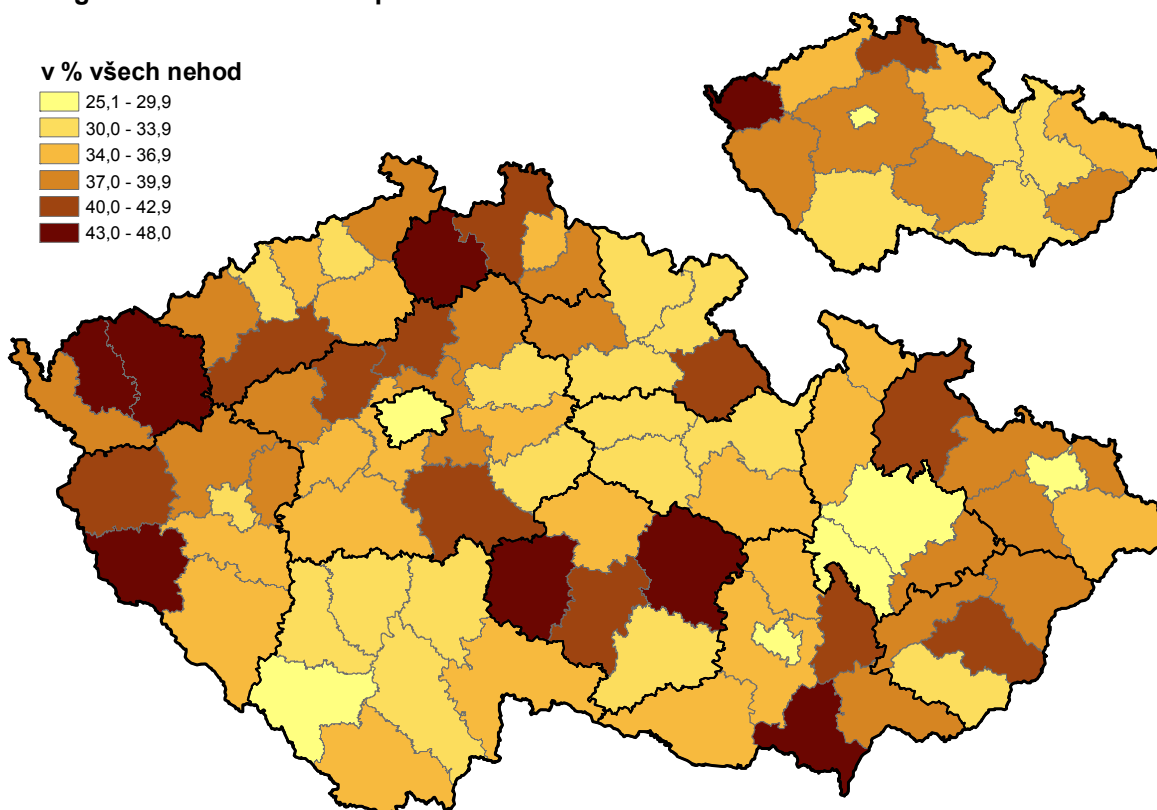
Horší přírodní podmínky ovlivňují nehodovost především v pohraničí

Zastoupení nehody při zhoršených přírodních podmínkách na celkové nehodovosti se regionálně výrazně odlišuje. Vyšší jsou v oblastech, kde je dopravní síť negativně ovlivněna terénními a klimatickými podmínkami (především v českém pohraničí, jižní části Středočeského kraje a západu Vysočiny, moravskoslovenském pomezí), na krajské úrovni na Karlovarsku, Liberecku a Vysočině). Nehody tohoto typu se častěji vyskytují ve venkovském prostoru se soustředěním na komunikace v extravilánu.

Těžká ovlivnitelnost nehod způsobovaných přírodními podmínkami

Výskyt dopravních kolizi zapříčiněných nepříznivými přírodními podmínkami nemohou účastníci silničního provozu zcela ovlivnit (odhlédneme-li od možnosti zcela se vyhýbat rizikovým úsekům – např. v zimě). Existuje však celá řada jiných rizikových faktorů nehodovosti, u kterých mohou tyto účastníci svým uvědomělým přístupem ochránit zdraví – jak vlastní, tak i ostatních osob pohybujících se na komunikacích a v jejich bezprostředním okolí.

Kartogram č.22: Podíl nehod při zhoršené viditelnosti^{*)} v roce 2013



^{*)} Zahrnuje všechny nehody v noční dobu a také denní nehody při snížené viditelnosti vlivem povětrnostních podmínek (mlha, déšť, sněžení) a nehody při svítání či soumraku

Pramen: Policejní prezidium ČR, vlastní výpočty