

# VÝZNAM SMRTELNÝCH DOPRAVNÍCH NEHOD V DOPRAVNÍ POLITICE EU

## Importance of Fatal Accidents for the EU Transport Policy

PETR NOVÁK

### Abstract

*Traffic accidents resulting in death or serious injury significant impact on the financial situation of the state. Substantially reduce the accident rate is therefore a key aim of the European Union. Based on the recommendations drawn up by the Ministry of Transport "National Road Safety Strategy 2011 – 2020", which aims to reduce the number of people killed on the average level of European countries.*

### Key words

fatal accidents, transport policy, economic analysis

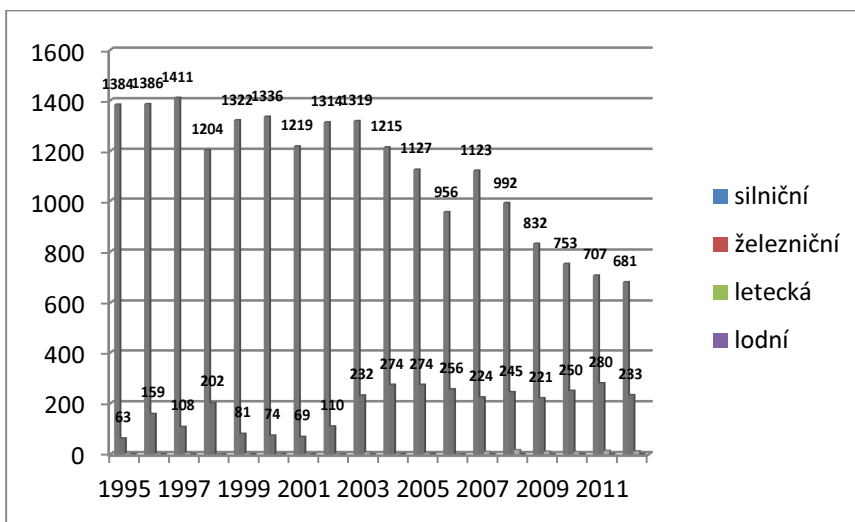
### Úvod

V dnešní době je doprava jedním z klíčových odvětví v národních ekonomikách a významně se podílí na celkovém hospodaření státu. Zasahuje do nejrůznějších oborů lidské činnosti a fungování světa tak jej známe v současné podobě. Přes své pozitivní vlastnosti doprava skýtá i negativa, která jsou pro společnost výraznou přítěží. Z dopravy vyplývají negativa v podobě znečištění ovzduší, poškozování životního prostředí, hluku, vibrací a řadou dalších. Kromě těchto faktorů, které mají celospolečenský a celosvětový dopad je velmi důležitá problematika dopravní nehodovosti.

Dopravní nehody se v současné době netýkají pouze přímých účastníků nehody, ale týkají se celé společnosti, států a celosvětových organizací. Z dopravních nehod vznikají značné ztráty, které převážně hradí stát. Proto má státní sektor eminentní zájem na snižování nehodovosti.

Způsobu jak měřit vzniklé škody a členit dle jednotlivých kategorií a způsobů ovlivnění existuje celá řada. V tomto příspěvku se zaměřím na nejvýznamnější a zároveň nejtragičtější ukazatel, a sice počty usmrcených osob v jednotlivých druzích doprav v České republice a Evropské unii.

*Graf 1 Počet usmrcených osob v jednotlivých druzích doprav v České republice*



*Zdroj: Ročenky dopravy; autor*

Tabulka představuje počty usmrcených osob v jednotlivých druzích doprav za období 1995 – 2012. Na první pohled je zřejmé, že nejvyšší úmrtnost vzniká na pozemních komunikacích, i když tato postupně klesá až na historicky významný údaj 681 usmrcených osob (do 24 hodin po nehodě) v roce 2012. Jedná se o nejméně osob v celé 20leté historii České republiky, kdy oproti roku 1993 bylo usmrceno „jen“ cca polovina osob.

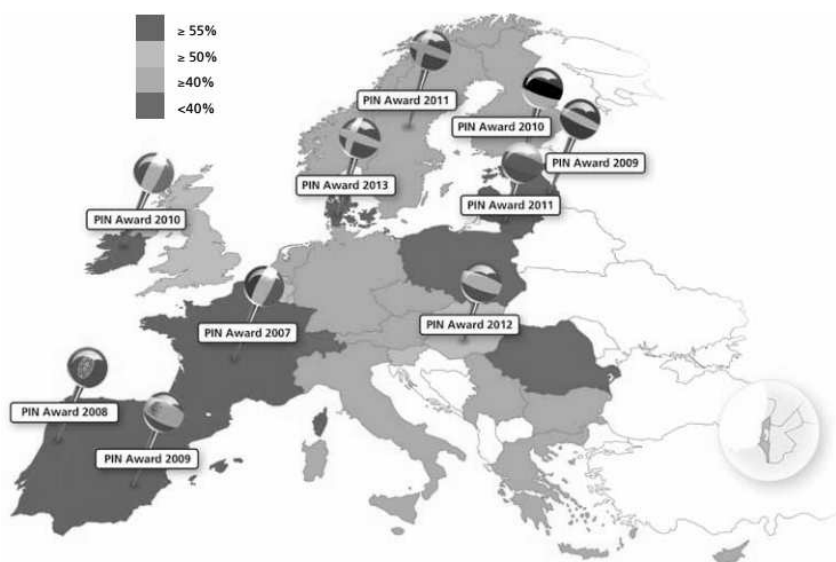
Železniční doprava v grafu vykazuje také významné ztráty na lidských životech přesto, že v roce 2012 zahynulo o 47 osob méně než v roce předešlém. Celkový počet 233 usmrcených je ovšem stále markantní oproti zbývajícím letecké a lodní dopravě, kde jsou tyto údaje v jednotkách za rok.

Podíl nehodovosti v silniční dopravě je výrazný ve většině vyspělých zemí světa, a proto je hlavním předmětem řešení mezinárodních organizací, Evropské unie i jednotlivých států. Právní úprava bezpečnosti silničního provozu v ČR vychází částečně z mezinárodních úmluv OSN (v říjnu 2009 v Moskvě vyhlášena dekáda akcí pro vyšší bezpečnost silničního provozu ve

světě na období 2011 – 2020) a také především s předpisů Evropské unie, které jsou zejména v Bílé knize s názvem „Evropská dopravní politika pro rok 2010 – čas rozhodnout“ a aktuální „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje“, který je jedním ze základních dokumentů ke stanovení „Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011 – 2020“.

V minulosti již byla potvrzena úspěšnost obdobných předpisů a doporučení pro 27 členských zemí Evropské unie.

Obr. 1 Procento snížení úmrtnosti na silnicích v letech 2001–2012 v zemích EU



Zdroj: *Back on track to reach the EU 2020 Road Safety Target? 7<sup>th</sup> Road Safety PIN Report.* [http://etsc.eu/documents/PIN\\_Annual\\_report\\_2013\\_web.pdf](http://etsc.eu/documents/PIN_Annual_report_2013_web.pdf)

Na obrázku jsou uvedeny evropské země, u kterých se v období 2001–2012 podařilo společně snížit úmrtnost o 9 %.

Současným hlavním cílem České republiky je snížit do roku 2020 počet usmrcených v silničním provozu na úroveň průměru EU tj. cca o 60 % (porovnání úrovně se vyjadřuje ukazatelem počtu usmrcených do 30 dnů vztahených na 100 000 obyvatel) a počtu těžce zraněných na 40 % v porovnání s rokem 2009.

Naplnění cíle by mělo během této dekády zachránit více než 3 000 našich spoluobčanů.

*Tabulka 1: Očekávané snížení počtu usmrcených a těžce zraněných osob v cílovém roce 2020 oproti roku 2009*

Prioritní oblast	Očekávané snížení počtu usmrcených osob	Očekávané snížení počtu těžce zraněných osob
děti	7	70
chodci	78	240
cyklisté	35	150
motocyklisté	45	180
mladí a noví řidiči	70	150
stárnoucí populace	25	50
alkohol a jiné omamné látky	40	150
nepřiměřená rychlost	140	310
agresivní způsob jízdy	60	100
<b>celkem</b>	<b>500</b>	<b>1400</b>

*Zdroj: www.ibesip.cz*

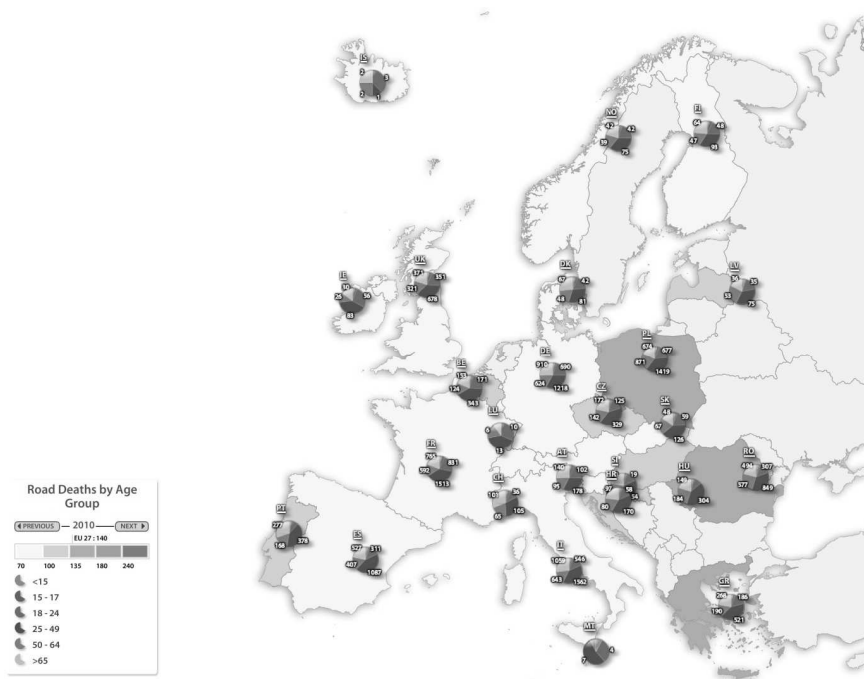
Podaří-li se naplnit cíle nové strategie, bude zachráněno nejen mnoho lidských životů, ale rovněž dojde k významné redukci celospolečenských ztrát. Je rovněž třeba zdůraznit, že zahraniční zkušenosti jednoznačně prokazují, že finanční prostředky investované do vhodně zvolených dopravně bezpečnostních opatření vykazují vysoký stupeň návratnosti. Tento aspekt je obzvláště aktuální v době, kdy se hledají účinná úsporná opatření a pečlivě se posuzuje efektivnost vynaložených finančních prostředků.

Usmrcení osob je nejvyšší v oblasti nepřiměřené rychlosti. Existují studie, které zpracovávají příčiny a následky nehodovosti v důsledku vysoké rychlosti, dle kterých je doporučeno se řídit. V podmínkách České republiky shledávám efektivním řešením zpřísnění bodového systému, zrušení „osoby blízké“ a zvýšení namátkových i ohlášených policejních akcí.

Smrtelná zranění v důsledku nehody ovšem spojují také dvě věkově rozdílné skupiny a to mladí a noví a řidiči a stárnoucí populace a to napříč evropskými státy. Tyto si mnohdy neuvědomují, jaké následky může

způsobit jejich způsob jízdy po komunikaci a dle mého názoru je třeba těmto věnovat zvýšenou pozornost a působit systematickou výchovou a dostatečnou informovaností.

Obr. 2 Počet usmrcených osob dle věkové kategorie v roce 2010



Zdroj: *European Commission. Mobility and Transport.*  
[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/specialist/statistics/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/index_en.htm)

Ekonomické ztráty z dopravní nehodovosti představují cca 2 % z HDP v EU. V současné době se počet usmrcených snižuje. Důvodem může být lepší zdravotnická péče, vyšší podíl moderních vozidel s lepšími bezpečnostními prvky a v neposlední řadě legislativní změny a dopravně bezpečnostní kampaně.

Nejvyšší část ztrát z dopravní nehodovosti tvoří ztráty na produkci.

Pro výpočty ztrát na produkci se používá výše HDP v běžných cenách, která je uváděna Českým statistickým úřadem. Pro určení HDP na jednoho

obyvatele je směrodatný střední stav počtu obyvatel v produktivním věku 15–64 let.

Dle Českého statistického úřadu byl v roce 2010 vytvořen HDP ve výši 3 775,2 mld. Kč v běžných cenách. Počet ekonomicky aktivních obyvatel činil 4 885 200.

Pro účely určení ztrát na produkci byly stanoveny věkové skupiny v souladu s věkovými skupinami ve statistice dopravních nehod. Ke každé věkové skupině je vypočítán průměrný počet let předpokládané produktivní činnosti.

Do ekonomických ztrát jsou zahrnuty nejen doby produktivní činnosti člověka, ale i snížená možnost výdělku (i produkce), vyplývající z následku dopravní nehody.

Další významnou složku nákladů tvoří sociální výdaje (z důvodu vyplácených důchodů těžce zraněným a pozůstalým).

Jsou zde zahrnuty:

- dávky nemocenského pojištění,
- vdovské a vdovecké důchody,
- sirotčí důchody,
- invalidní důchody.

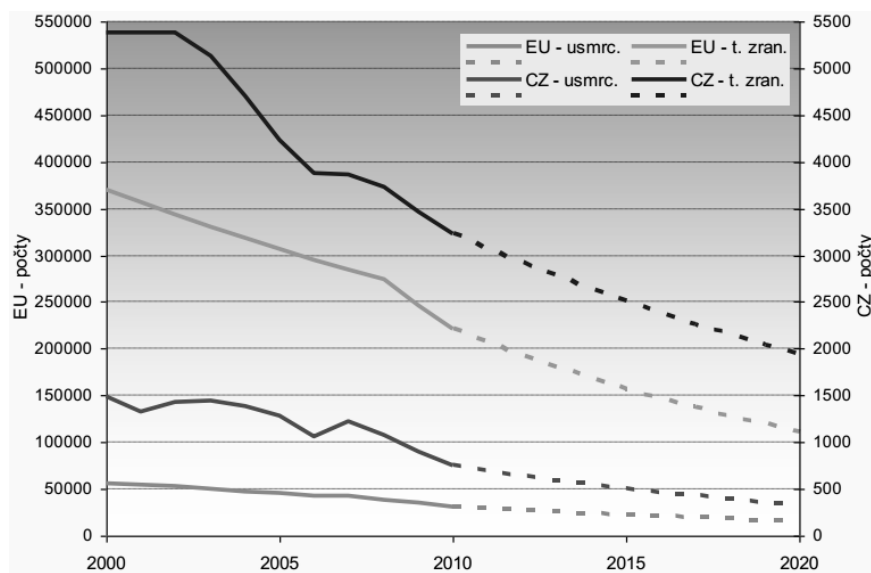
Výše ztrát z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2010 v členění dle závažnosti dopravní nehody byla:

- ztráta v důsledku usmrcení jedné osoby – 17 644 586 Kč,
- ztráta v důsledku těžkého zranění jedné osoby – 4 863 336 Kč,
- ztráta v důsledku lehkého zranění jedné osoby – 668 170 Kč,
- celková výše škod u nehod bez následků na zdraví (jen s hmotnou škodou) pak činí 270 618 Kč na jednu nehodu.

Celkové ztráty z dopravní nehodovosti na pozemních komunikacích za rok 2010 činí 57 193 938 564 Kč.

Z výše uvedeného je zřejmé, že je třeba důsledně sledovat a plnit cíle stanovené Evropskou unií, což je programem „Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011–2020“.

*Graf 2 Porovnání dosavadního a očekávaného vývoje počtu usmrcených a zraněných osob v silničním provozu do roku 2020*



Zdroj: [www.ibesip.cz](http://www.ibesip.cz)

## Závěr

Závěrem je třeba říci, že na každou dopravní nehodu, jejímž následkem je zmařen lidský život či dojde k těžkému zranění, je třeba pohlížet jako na systémové selhání celé společnosti, nikoliv – jak je tradičně činěno – jako na chybu jednotlivce. Ze střednědobého hlediska je bezesporu potřebné stanovovat si cíle v podobě konkrétního snižování počtu usmrcených či vážně zraněných osob, definovat příslušné aktivity i opatření, které napomohou jejich splnění.

Za konečný ideál je však třeba považovat stav, kdy se každý z nás vrátí ze své cesty je svým blízkým živ a zdrav. Jedná se o ambiciózní sen, který se možná nikdy bezesbýtku nenaplní. Musí jej však mít celá společnost, jednotliví občané i společenské organizace, političtí představitelé i komerční subjekty, zkrátka všichni. Bezpečnost na silnicích je právem a zodpovědností každého z nás.

### **Literatura**

DRAHOTSKÝ, Ivo; ŠARADÍN, Pavel. *Dopravní politika*. Pardubice: Univerzita Pardubice, 2003. ISBN 80-7194-511-0.

iBESIP, 2010, *Národní strategie BESIP*. [online]. Dostupné z WWW: <http://www.ibesip.cz>, [cit. 2011-09-09].

EU - Road safety, 2010. *Commission outlines measures to halve road deaths by 2020*. [online]. Dostupné z WWW: [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/events-archive/2010\\_07\\_20\\_road\\_safety\\_2011\\_2020\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2010_07_20_road_safety_2011_2020_en.htm)[cit. 2011-10-10]

Ministerstvo dopravy, 2011. *Ministerstvo dopravy představuje plán rozvoje dopravní infrastruktury do roku 2025*. [online]. Dostupné z WWW: [http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove\\_zpravy/Dopravní+superstrategie.htm](http://www.mdcr.cz/cs/Media/Tiskove_zpravy/Dopravní+superstrategie.htm)[cit.2011-03-02]

### **Ing. Petr Novák**

Dopravní fakulta Jana Pernera  
Univerzita Pardubice  
Studentská 95  
532 10 Pardubice,  
petr\_novak@email.cz