

VII. Dopravní nehodovost

Analýza nehod za rok 2007

počet vozidel	155 881
celkem dopravních nehod	3 389
usmrceno osob	13
zraněno osob	474
celková hmotná škoda (mil. Kč)	129,4
průměrná hmotná škoda na 1 DN (Kč)	38 182

Co se týká množství nehod, pokračoval na území města Plzně i v roce 2007 klesající trend. Celkový počet nehod je dokonce ještě o 11 % nižší, než-li tomu bylo v předešlém roce a byl tak zaznamenán nejnižší počet nehod od roku 1992. Tento stav je určitě ovlivněn hlášenou povinností v souvislosti se zvýšením hranice výše hmotné škody podmiňující ohlášení policii, i když názory se občas různí. Někdo tvrdí, že velká část vozidel je majetkem leasingových společností a firem a tudíž se nehody hlásí, někdo zase, že se naopak řidiči raději více domlouvají z obavy ze ztráty bodů. Takže statistiky sice vykazují pokles nehod, ale zdá se, že fyzicky nehod příliš neubývá a navzdory všem zákonům se stále jezdí dost agresivně, protože chybí důsledná represe.

Příčiny dopravních nehod

Nejčastější příčinou nehod byl nesprávný způsob jízdy, konkrétně se jedná o nevěnování se řízení (cca 750 nehod) a nedodržení bezpečné vzdálenosti (cca 715 nehod), na srovnatelné úrovni je i nedání přednosti v jízdě (cca 720 nehod). S velkým odstupem dále následuje nepřiměřená rychlost jízdy (cca 330 nehod) a nehody nezaviněné řidičem (cca 110 nehod). Počet nehod z nepřiměřené rychlosti však znamenal více jak 70 % nárůst oproti roku 2006 a ve vztahu k celkovému počtu nehod nejvíce od roku 1997, což je při vědomí poklesu celkového počtu nehod dosti zářející.

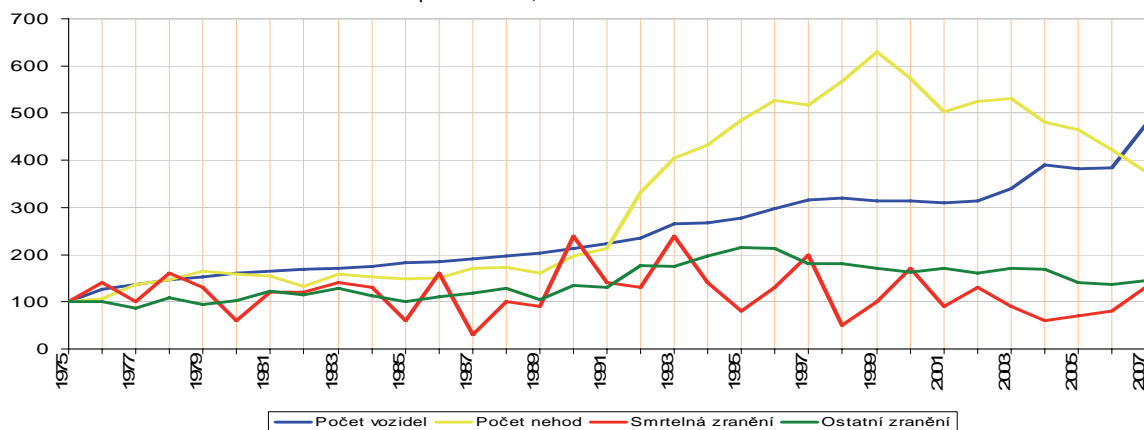
Alkohol byl zjištěn ve 111 případech, což jsou cca 3 % z celku a znamená to zhruba 20 % nárůst, který je způsobený zvýšenou konzumací alkoholu zejména v prosinci. I když lze říci, že rok 2006 byl zcela výjimečný nízkým počtem nehod pod vlivem alkoholu, přesto je stav zjištěný v roce 2007 i oproti dřívějším rokům mírně zvýšený.

Mírné zvýšení bylo zaznamenáno např. u nehod v noci a také za mokra, což je způsobeno pravděpodobně mírnou zimou bez sněhu, ale s deštěm. Dle ČHMÚ byla zima 2006/2007 nejteplejší za posledních 85 let, což se nám potvrdilo množstvím nehod na sněhu, kdy bylo zaznamenáno pouhé 1 % nehod (standardně bývají 3 %). V Plzni pořádně sněžilo vlastně jen poslední týden v lednu, kdy bylo v průběhu tří po sobě následujících dní zaznamenáno cca 65 % nehod na sněhu.

Množství nehod je ovlivněno i počtem provozovaných motorových vozidel. Prudký nárůst dopravní nehodovosti se tak datuje zejména po roce 1990, což souvisí se stoupajícím stupněm motorizace (počet motorových vozidel připadajících na 1 000 obyvatel), který se dnes pomalu přibližuje i úrovni vyspělých evropských měst.

Vývoj nehodovosti za uplynulé období

v procentech, vztaženo k roku 1975



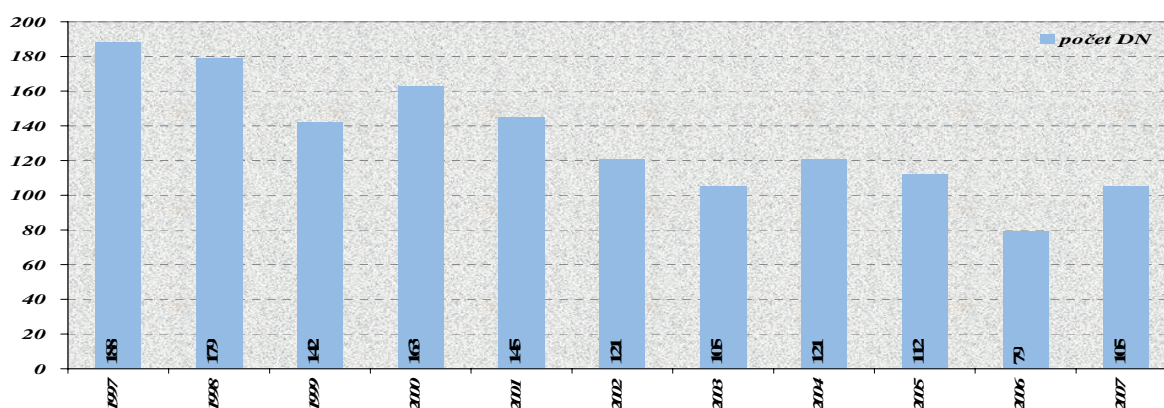
Následky dopravních nehod

Co se týká následků nehod, byl bohužel zaznamenán nárůst nehod s následky na zdraví všech tří kategorií. Celkový počet nehod s následky na zdraví je oproti roku 2006 o 7 % vyšší. Celková výše hmotné škody dosáhla cca 129 mil. Kč, což představuje skoro 6% pokles a průměrnou hmotnou škodu 38 184 Kč na jednu nehodu.

Nehody s chodci

Stalo se celkem 105 nehod s účastí chodců, což představuje nárůst téměř 33 %. Ze všech nehod s chodci se jich zhruba třetina odehrála na přechodech pro chodce. Z 13 nehod s následkem smrti jich bylo 6 za účasti chodce, což je největší podíl od roku 2003. Z hlediska zavinění nehody chodcem nebo řidičem došlo k patrné změně, a sice k nárůstu nehod zaviněných chodci o 6 % a zaviněných chodci na přechodech dokonce o 27 %. O nehodách s chodci lze úhrnem říci, že nastal návrat na úroveň před rokem 2006, který byl svým počtem nehod s chodci zcela výjimečný a bez možnosti vypořádání bližších souvislostí ze statistik bylo prostě jen extrémně málo nehod s účastí chodce.

Počet nehod s účastí chodců



Je ovšem možná souvislost tohoto jevu s novelou silničního zákona. Dočasný pokles mohl být způsoben zvýšenou pozorností a ohleduplností účastníků silničního provozu (v Plzni skutečně patrnou), neboť v případě porušení práv chodce hrozí vždy citelná újma většího počtu bodů v rámci zavedení bodového systému. Po uklidnění situace došlo zřejmě k určitému návratu chování a ze strany chodců dokonce ke zvýšení podílu jimi zaviněných nehod. To může být způsobeno např. dále trvajícím zvýšením ohleduplnosti ze strany dnes již většiny řidičů a s tím souvisejícím zvýrazněním viny nepozorných chodců. Rovněž to může značit jisté

zvýšení sebevědomí a suverenity chodců. Taktéž se ale může jednat o náhodný stav, neboť i v uplynulých letech lze pozorovat výkyvy (např. rok 2004) a k potvrzení některé z výše uvedených spekulací bude nutné sledovat vývoj viny chodců i v následujících letech. V každém případě však pokračuje dlouhodobý trend mírného snižování počtu nehod s účastí chodce v Plzni.

Nejvíce nehodové křižovatky a úseky (co do počtu nehod)

název křižovatky	počet nehod	RN	následky			příčiny						
			SZ	TZ	LZ	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7
VOK Domažlická x Folmavská	31	2,5	0	0	2	0	1	0	13	8	9	0
Klatovská x Borská	25	1,5	0	0	5	0	0	0	17	6	2	0
Rokycanská x Hřbitovní	20	2,0	1	0	6	0	1	0	12	4	3	0
U Prazdroje x Sirková	20	1,1	0	0	5	0	1	0	5	9	5	0
Gerská x Studentská	19	1,4	0	0	5	3	1	0	6	3	6	0
Klatovská x U Borského parku	19	2,0	0	0	0	0	0	0	8	2	9	0
Slovanská x nám. M. Horákové	18	1,8	0	0	4	0	0	0	5	6	7	0
Rokycanská x Jateční	18	0,9	0	0	2	1	1	0	2	11	3	0
Karlovarská x Lidická	15	0,7	0	0	1	0	0	0	1	12	2	0
Klatovská x Tylova	14	1,1	0	0	3	2	0	0	1	10	1	0

Úseky s nejvyšší nehodovostí

název komunikace	úsek	počet nehod	RN	následky			příčiny						
				SZ	TZ	LZ	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7
Karlovarská	pod rondelem	19	2,4	0	1	2	1	5	0	6	5	2	0
Karlovarská	Bolevecká – Lidická	19	3,4	0	0	1	1	1	0	4	8	5	0
Karlovarská	rondel – Bolevecká	18	4,3	0	0	4	0	0	0	3	11	4	0
Kopernikova	Tylova – Hájkova	17	9,5	0	0	4	1	0	1	11	2	2	0
Borská	cesta k ABS – Ke Karlovu	17	2,8	0	0	2	0	3	0	1	11	2	0
Klatovská	Majerova – U B. parku	17	7,0	0	0	2	2	2	0	5	5	3	0
U Prazdroje	Šumavská – Gambrinus	16	3,0	0	0	2	0	1	1	4	7	3	0
Karlovarská	G. Pattona – rondel	16	2,6	0	0	1	0	4	0	1	8	3	0
Klatovská	Tylova – Bendova	15	4,5	0	0	3	4	2	0	1	5	3	0
Koterovská	Slovanská alej – Jasmínová	15	3,8	0	0	0	0	0	1	4	8	2	0

SZ - smrtelná zranění

TZ - těžká zranění

LZ - lehká zranění

RN - relativní nehodovost (počet nehod připadajících na 1 mil. projetých vozidel v křižovatkách nebo na 1 mil. ujetých vozokilometrů na úsecích)

P1 - nezaviněno řidičem

P2 - nepřiměřená rychlost jízdy

P3 - nesprávné předjíždění

P4 - nedání přednosti v jízdě

P5 - nedodržení bezpečného odstupu

P6 - nesprávný způsob jízdy

P7 - technická závada vozidla

Komentář k tabulkám:

Snížující se trend nehodovosti v posledních letech je dobře vidět i porovnáním nejvíce nehodových lokalit za posledních 10 let, kdy nejvíce nehodová místa na čelní pozici žebříčku vykazovala na přelomu tisíciletí kolem 38 nehod (křižovatky), resp. 35 nehod (úseky) za rok. Počet 19 nehod na nejvíce nehodovém úseku roku 2007 je také vůbec nejnižší za posledních 10 let, a to s výrazným odstupem od posledního nejnižšího stavu (25 nehod v roce 2005)

Na žádném z nejvíce nehodových míst nedošlo ani k jediné nehodové události z důvodu technické závady vozidla, což se nestalo nejméně posledních 5 let

Příčiny nehod ukazují, že jedním z největších problémů pro řidiče je dodržení dostatečného odstupu za vozidlem. Dochází tak nejčastěji k nehodám srážkou zezadu, obvykle však jen s hmotnou škodou bez následků na zdraví.

V případě nedání přednosti v jízdě na přímých vícepruhových úsecích komunikací se nejčastěji jedná o nedání přednosti při přejíždění z pruhu do pruhu (přehlédnutí souběžně jedoucích, neodhadnutí rychlosti ostatních, apod.) u delších přehledných úseků hraje roli i dosahování vyšších rychlostí (Karlovarská, Borská).

Opatření ke zvyšování bezpečnosti dopravy

Jedním z úkolů dopravního inženýrství je v rámci snahy o snížení negativních vlivů dopravy provázejících neustálý nárůst motorizace také navrhování opatření ke snížení dopravní nehodovosti a zvýšení bezpečnosti silničního provozu. V praxi se tyto návrhy zpravidla zpracovávají na základě výsledků analýzy dopravní nehodovosti, podnětů občanů nebo organizací a vlastního sledování. Samotné realizaci však ještě obvykle předchází místní šetření v dané lokalitě provedením dopravních průzkumů (intenzita dopravy, rychlosti vozidel, počty a směr pohybu chodců, apod.) s cílem ověřit oprávněnost požadavku na řešení dopravní situace v dané lokalitě a získání podkladů pro pozdější zhodnocení účinku opatření. Dále jsou pak posouzeny možné varianty řešení, projednány se zainteresovanými orgány a je vybrána nejvhodnější z nich. Po uvedení opatření do provozu následuje vyhodnocení jeho účinnosti opětovným provedením dopravních průzkumů (např. pokles rychlosti) a porovnáním vývoje dopravní nehodovosti stavu před úpravou a po ní za určité časové období. Provádění dopravních průzkumů, jakož i analýzu dopravní nehodovosti zajišťuje SVSmp – ÚKDI.

Z opatření realizovaných v roce 2007 lze zmínit následující:

- **Přechod pro chodce Sirková**

Doplnění signalizovaného přechodu pro chodce od tramvajových zastávek u Hlavního nádraží ČD směrem k OD Tesco. Od zastávky byl vytažen chodník mezi kolejí a vozovkou do křižovatky, kde byl v klasické poloze doplněn přechod pro chodce.

Účinnost:

- zvýšení bezpečnosti chodců
- vyřešeno nelegální přecházení vozovky frekventované silnice I/20



• Rekonstrukce ulic Částkova a Francouzská

Celková modernizace komunikací s uplatněním prvků pro zvýšení bezpečnosti automobilové i pěší dopravy (dělicí ostrůvky, vysazené chodníkové plochy, okružní křižovatka, zastávková zátoka aj.).

Účinnost:

- zvýšení bezpečnosti chodců
- zklidnění předmětných komunikací
- pokles počtu dopravních nehod



• Okružní křižovatka Barvínková x Písecká

Do obrysů původní průsečné křižovatky se vložil středový ostrov a celá křižovatka byla upravena na malou okružní. Důvodem jsou nevyhovující rozhledové podmínky v původní křižovatce.

Účinnost:

- zvýšení bezpečnosti dopravy
- zpřehlednění předmětné křižovatky
- rok 2007 bez nehodových událostí



• Křimická ulice - doplnění přechodu pro chodce

V křižovatce s ulicí Jakuba Škardy byl doplněn přechod pro chodce a místo pro přecházení se středním dělicím ostrůvkem, který vyřešil problematické přecházení frekventované silnice II. třídy.

Účinnost:

- zvýšení bezpečnosti chodců



• Úprava křižovatek Motýlí - Zahradní a U Školky - Chválenická

Jedná se o stavební úpravu formou zvýšení křižovatkové plochy, která umožnila snížit nájezdové rychlosti do prostoru křižovatky (důležité kvůli přednosti zprava a v případě Chválenické ul. i zvýšenému pohybu chodců - zejména dětí ZŠ).

Účinnost:

- zvýšení bezpečnosti dopravy
- snížení rychlosti v prostoru křižovatek
- pokles počtu dopravních nehod (poprvé od roku 2003 bez následků na zdraví)

