Světový týden bezpečnosti silničního provozu OSN – nepřiměřená rychlost

Publikováno: 18. 10. 2017
CDV

> Obzvlášť nebezpečná je pak nepřiměřená rychlost ve směrových obloucích, to znamená v zatáčkách a v jejich bezprostředním okolí

vysvětluje Jiří Ambros, vedoucí Oblasti hodnocení bezpečnosti a strategií v CDV. Tato situace je kritická především na silnicích I. a II. třídy v extravilánu, tedy na území ležícím mimo zastavěné území obce.

Výzkumní pracovníci z CDV se proto v rámci projektu SAMO (více viz http://samo.cdvinfo.cz/) zaměřili na ty části naší silniční sítě, které jsou z pohledu nehodovosti kritické. Doporučili je zřetelněji označit tak, aby byli řidiči na blížící se riziko včas upozorněni. Příkladem může být silnice u obce Kosov, kde se dlouhá zatáčka „ztrácí“ za horizontem. Je označena pouze vodorovným dopravním značením a směrovými sloupky. „Pro jasnější rozpoznatelnost je v tomto místě vhodné doplnit více vodicích tabulí s jednou šipkou a hustěji rozmístit směrové sloupky. Tato jednoduchá opatření přitom nemusí být vůbec nákladná. Výsledky několika těchto případů jsme předali Ředitelství silnic a dálnic, které s námi po celou dobu spolupracuje,“ doplňuje Radim Striegler, vedoucí Oblasti dopravních průzkumů a navrhování pozemních komunikací v CDV.





Zdroj: GoogleMaps

Policie ČR uvádí, že nepřiměřená rychlost jako příčina dopravních nehod v roce 2016 sice tvoří zhruba šestinu všech nehod, ale podíl usmrcených při těchto nehodách je až 39 %. Dodržování nejvyšší dovolené rychlosti často rozhoduje mezi životem a smrtí, kterou končí každá 73. nehoda. „Nárazová rychlost má markantní vliv na závažnost zranění těch nejzranitelnějších účastníků silničního provozu - chodců, je také rozhodující u nehod s motocyklisty,“ doplňuje Jakub Motl z týmu Národního výzkumu dopravních nehod (CZIDAS), vedoucí Oblasti hloubkové analýzy dopravních nehod v CDV. Obecně lze konstatovat, že se zvyšující se nárazovou rychlostí roste pravděpodobnost těžkého nebo smrtelného zranění.

Na následujících obrázcích je poškozený motocykl a jeho tachometr po střetu s vozidlem a jeho

přívěsným vozíkem. Motorkář se na místě dopravní nehody, kde byla dovolená rychlost 90 km/h, pohyboval rychlostí přes 150 km/h. Při střetu utrpěl devastující zranění, kterému na místě podlehl.





Zdroj: CZIDAS, CDV

Zvláště rizikovou skupinou jsou mladí řidiči. Typickým příkladem jsou muži do 25 let. Chovají se daleko nebezpečněji než jiné skupiny řidičů a způsobují statisticky nejvíce nehod. Příčinou je jednak větší potřeba adrenalinu a vzrušení za volantem a také nedostatek zkušeností spojený s přeceněním vlastních schopností.

K rychlé jízdě řidiče svádějí také rovné a široké silnice. Paradoxně tak zvyšují riziko v dopravním provozu. „Lidé se na přehledných vozovkách začínají nudit a v důsledku toho zvyšují rychlost nebo se věnují dalším, potenciálně rušivým, činnostem. Proto je také na rovných a přehledných úsecích tolik dopravních nehod“. Jindy zase přetížení řidiči spěchají a v takové situaci se pochopitelně chovají rizikověji, než kdyby byli v klidu, uzavírá Veronika Kurečková, psycholožka z CDV.

V posledních letech se ve vývoji závažných následků u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí projevil velmi příznivý výsledek. Podíl usmrcených u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí na celkovém počtu usmrcených osob činil v roce 2009 téměř 46 %, v roce 2015 poklesl na 36 %. Hlavní zásluhu na tomto příznivém výsledku má trvalá, systematická a cíleně zaměřená činnost dopravní policie, obecní policie a systematické měření rychlosti prostřednictvím kamerových systémů.

V Revizi a aktualizaci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu schválené v roce 2017 byly proto cíle nastaveny ještě ambiciózněji. Je nutné navázat na dosavadní výsledky a zaměřit se více na úsekové měření rychlosti, rozšířit možnost měření vozidel pomocí kamerového systému na dálnicích a snažit se naplnit ambicióznější kvantifikaci dílčích cílů.