Hlavní rizikové faktory

Publikováno: 7. 3. 2007

Mezi nejzávažnější rizikové faktory, ovlivňující zásadním negativním způsobem nehodovost, patří zejména:

- nepřiměřená rychlost
- nedání přednosti v jízdě (křižovatky, přechody pro chodce, železniční přejezdy)
- požití alkoholu a jiných drog
- nepoužití zádržných systémů
- nízká ochrana zranitelných účastníků

Nepřiměřená rychlost

Nepřiměřená rychlost je dlouhodobě hlavní příčinou dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel s následkem usmrcení. V roce 2006 došlo v ČR vlivem nepřiměřené rychlosti celkem k 25 892 dopravním nehodám (14,9 % z celkového počtu těchto nehod), při nichž bylo usmrceno celkem 420 osob (49,1 % z celkového počtu usmrcených). To dokazuje mimořádně vysokou pravděpodobnost usmrcení připadající na 1 nehodu tohoto typu (16,2 usmrcených na 1000 nehod následkem nepřiměřené rychlosti, zatímco celkově pouze 5,1 usmrcených na 1000 nehod v roce 2006).

Charakteristickým znakem dopravního provozu v ČR je stále nízké respektování maximální povolené rychlosti (podle průzkumu velká část řidičů soustavně překračuje rychlostní limity). Situace se částečně zlepšila po snížení maximální povolené rychlosti v obcích na 50 km/h v roce 1997, kdy došlo zejména v počáteční fázi ke značnému snížení počtu usmrcených v obcích. Současný stav však stále není uspokojivý. Zavedení mobilních radarů (po příkladu Francie) spolu s dalšími represivními opatřeními by mělo zlepšit současnou nepříznivou situaci.

Nedání přednosti v jízdě (křižovatky, přechody pro chodce, železniční přejezdy)

Nedání přednosti je druhou hlavní příčinou dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel s následkem usmrcení. V roce 2006 došlo v ČR vlivem nedání přednosti celkem k 31 376 dopravním nehodám (18,0% z celkového počtu nehod), při nichž bylo usmrceno celkem 107 osob (12,5% z celkového počtu usmrcených). Pravděpodobnost usmrcení připadající na 1 nehodu tohoto typu (3,4 usmrcených na 1000 nehod) je sice nižší než celkový průměr, nicméně celkový počet těchto nehod a jejich následky zůstávají stále mimořádně varující. Nejvíce nehod z toho nastává na čtyřramenných a tříramenných křižovatkách.

V těchto nehodách došlo nejčastěji k porušení příkazu dopravního značení „Dej přednost v jízdě“ (10 135 nehod) nebo k nedání přednosti při přejíždění z pruhu do pruhu (4 643 nehod). Časté je také nedání přednosti při odbočování vlevo, porušení příkazu dopravního značení „Stůj, dej přednost v jízdě“ a jízda na červené světlo.

Pomoci ke zlepšení situace by mělo zvýšení dohledu nad dodržováním přednosti v jízdě, zejména zvýšení počtu instalovaných stacionárních zařízení pro odhalování jízd na červenou na vybraných křižovatkách.

Zvláštní pozornost je třeba věnovat ochraně chodců. V roce 2006 došlo k 816 nehodám následkem nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu, při nichž zahynulo 16 chodců. Riziko smrtelného úrazu chodce je zde velmi vysoké (19,6 usmrcených na 1000 nehod, celkem při srážce motorového vozidla s chodcem dokonce 42,4 usmrcených na 1000 nehod).

Dalším závažným důsledkem nedání přednosti v jízdě je srážka s vlakem na železničním přejezdu.

CDV CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU © *Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz*

V roce 2006 bylo zaznamenáno 262 nehod, při nichž bylo usmrceno 22 osob. Zde je riziko usmrcení mimořádně výrazné - 84,0 usmrcených na 1000 nehod!!

Požití alkoholu a jiných drog

Požití omamných prostředků značně snižuje schopnosti řidiče a je opět příčinou zvýšeného rizika nehod. I když v ČR (na rozdíl od mnoha jiných států) je uzákoněna nulová tolerance míry alkoholu, požívání alkoholu při řízení motorových vozidle zůstává stále velmi závažným problémem. V roce 2006 došlo pod vlivem alkoholu celkem k 6 807 nehodám (3,8 % celkového počtu), při nichž bylo usmrceno 42 osob (4,4 % celkového počtu). Riziko usmrcení je rovněž zvýšené oproti celkovému průměru nehod - 6,2 usmrcených na 1000 nehod). Nejrizikovější jsou přitom noční hodiny, obzvláště o víkendech.

Nepoužití zádržných systémů

Nepoužití zádržných systémů rovněž výrazně zvyšuje riziko smrtelného nebo těžkého úrazu při dopravní nehodě. V roce 2006 bylo riziko usmrcení neupoutaného řidiče při nehodě 12,7krát vyšší než u upoutaného, u spolujezdce na předním sedadle byl rozdíl 6,2násobný.

Rovněž v případě dětských zádržných systémů je výrazný rozdíl rizikovosti.

Nízká ochrana zranitelných účastníků

Nejrizikovější skupinou jsou senioři, mládež a také děti (viz kap. 4.3), kteří vyžadují zvláštní přístup ze strany ostatních účastníků (zvýšenou pozornost a ohleduplnost), stejně jako výchovu v rámci rizikových skupin.