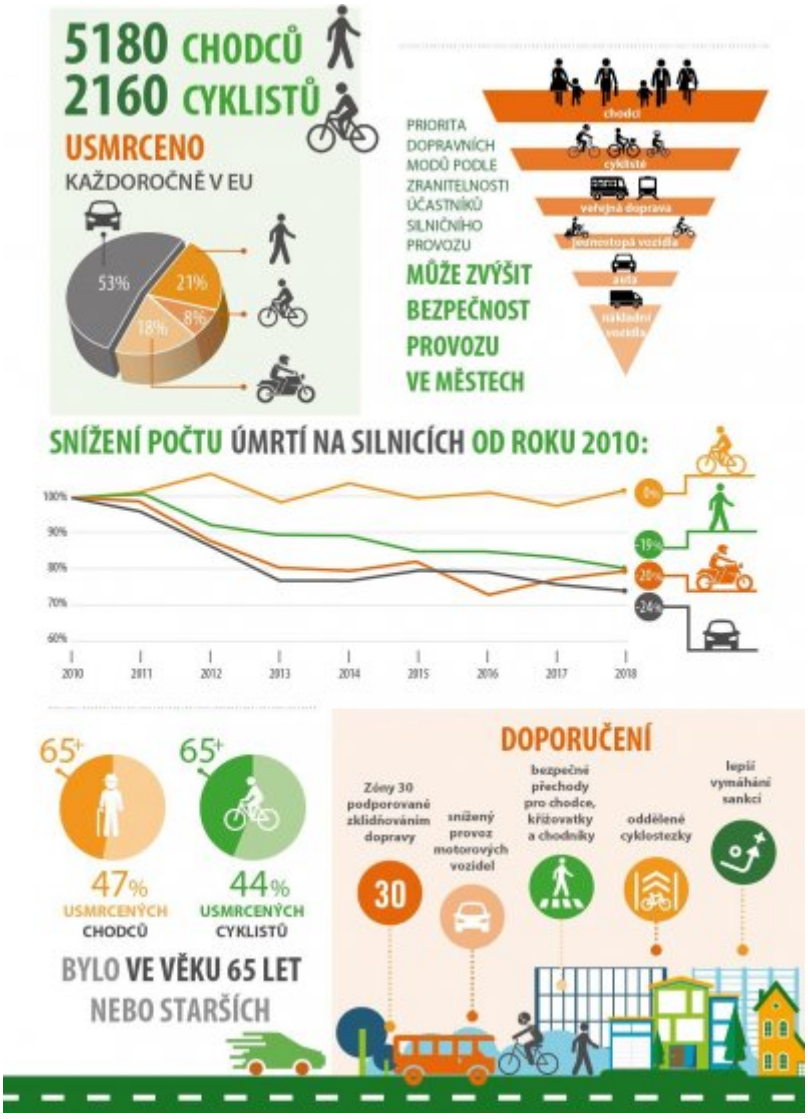
Fatální nehody chodců a cyklistů klesají v EU velmi pozvolně

Publikováno: 30. 1. 2020
CDV

30. 1. 2020, Brusel, tisková zpráva Evropské rady bezpečnosti dopravy (ETSC)

- V letech 2010 až 2018 bylo na silnicích EU usmrceno nejméně 51 300 chodců a 19 450 cyklistů
- Pokles usmrcených cyklistů je osmkrát pomalejší než pokles usmrcených osob v motorových vozidlech



Podle aktuálně zveřejněné zprávy Evropské rady bezpečnosti v dopravě (ETSC), klesá od roku 2010 počet usmrcených cyklistů osmkrát pomaleji než počet usmrcených osob v motorových vozidlech. (1) **ETSC požaduje zavedení takových opatření, která zajistí, aby udržitelné druhy dopravy, jako jsou chůze a cyklistika, byly mnohem bezpečnější.**

V letech 2010 až 2018 bylo na silnicích EU usmrceno nejméně 51 300 chodců a 19 450 cyklistů. Výzkumníci zjistili, že zatímco počet usmrcených osob v motorových vozidlech klesl v průměru o 3,1 % ročně, počet usmrcených cyklistů v průměru pouze o 0,4 % ročně – tedy osmkrát méně.

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

Pomalý pokles počtu usmrcených cyklistů odráží jednak vzestup cyklistiky jako takové v mnoha zemích EU, ale je také výzvou pro EU, mnoho vlád, místní orgány a výrobce motorových vozidel, aby více investovali do opatření na ochranu zranitelných účastníků silničního provozu.

Počet usmrcených chodců a cyklistů, nejzranitelnějších účastníků silničního provozu, v roce 2018 představoval 29% podíl na všech usmrcených osobách na silnicích v celé EU. (2) Z celkového počtu usmrcených chodců a cyklistů na silnicích EU bylo v důsledku nárazu motorového vozidla usmrceno 99 % chodců a 83 % cyklistů. (3) Avšak tito účastníci silničního provozu nejsou těmi, kteří by sami poškozovali jiné účastníky silničního provozu.

Výzkum odhalil, že polovina všech usmrcených cyklistů a chodců byla starší 65 let. Starší lidé jsou zranitelnější a nejsou tak schopni se z vážných zranění zotavit. Pro jejich zdraví a pohodu je důležité, aby tato evropská stárnoucí populace zůstala aktivní a mobilní. Podle ETSC je výzvou najít způsob, jak zlepšit bezpečnost chodců a cyklistů, zejména u rizikových skupin, jako jsou starší lidé a děti.

Zpráva doporučuje využití takové hierarchie strategických plánů rozvoje měst, která bude upřednostňovat chůzi, cyklistiku a veřejnou dopravu před používáním soukromých automobilů; stejně tak doporučuje limit 30 km/h podpořený infrastrukturou zklidňující provoz a jeho prosazování v oblastech s vysokou koncentrací chodců a cyklistů. Autoři rovněž vyzývají EU, aby alokovala finanční prostředky na taková zlepšení bezpečnosti silničního provozu, jako jsou úpravy infrastruktury potřebné k podpoře bezpečnějších ulic měst a aby předložila strategii pro bezpečnou aktivní mobilitu.

ETSC chce také zlepšit proces sběru dat, protože mnoho usmrcených a těžce zraněných cyklistů a chodců není stále evidováno, stejně tak klíčových nepřímých ukazatelů bezpečnosti, pomocí kterých je možné sledovat pokrok v rámci EU v oblasti zvyšování bezpečnosti těchto skupin.

Graziella Jost, projektová ředitelka ETSC, ke zprávě dodává: *„EU čelí mnoha výzvám: klimatická nouze; úmrtí a vážná zranění na silnicích; znečišťování ovzduší a obezita. Taková politika, která bude zvyšovat bezpečnost cyklistů a chodců, může rovněž přispět k řešení všech uvedených problémů. Některé země, zejména Nizozemsko a Dánsko, již ukazují cestu vpřed. Pokud to dokážou oni, může to dokázat i zbytek EU.“*

(1) How safe is walking and cycling in Europe? www.etsc.eu/pinflash38
(2) 21 % usmrcených na silnicích jsou chodci, 8 % jsou cyklisté, což odráží fakt, že mnohem více lidí upřednostňuje chůzi
(3) Pokud jdoucí osoba náhle upadne a zemře, nepovažuje se to za usmrcení v rámci silničního provozu. Úmrtí cyklisty, který narazí na překážku a zemře, nemusí být registrováno (ačkoliv by být mělo) jako usmrcení v rámci silničního provozu, zejména pokud na místo činu nebyla povolána policie.

Zdroj: ETSC: Urgent action needed to tackle deaths of pedestrians and cyclists

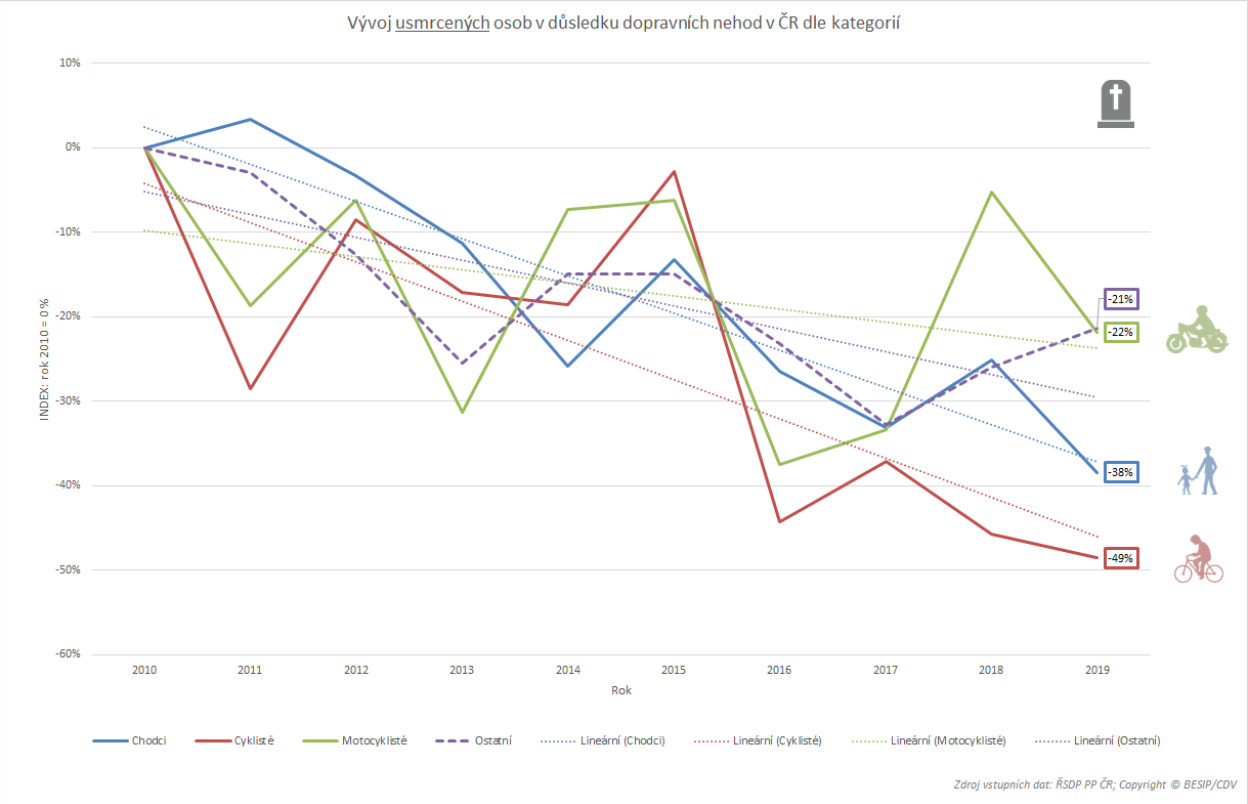
Komentář Centra dopravního výzkumu, v. v. i.

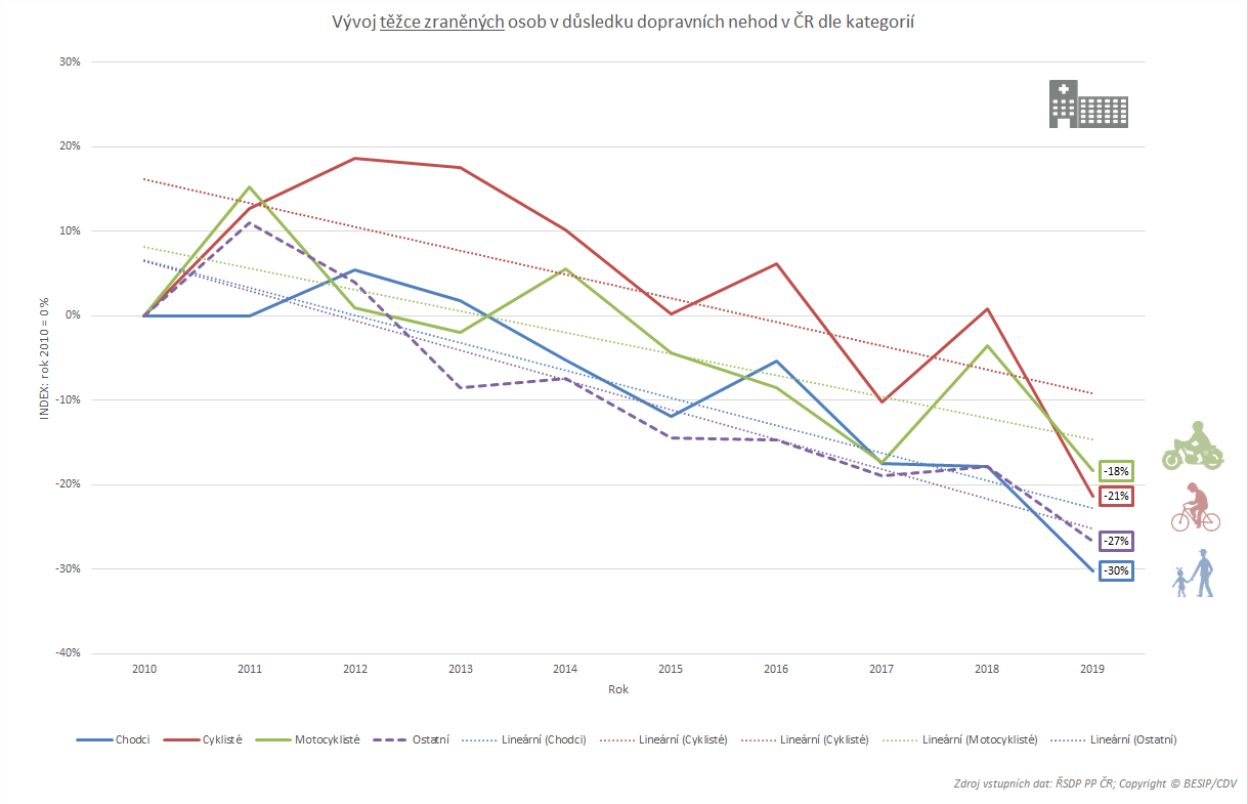
Zranitelní účastníci silničního provozu (chodci, cyklisté a motocyklisté) jsou součástí dílčích cílů Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 (dále jen „NSBSP“). **V uplynulém roce se na všech usmrcených podíleli zranitelní účastníci silničního provozu 37 %, na všech těžce zraněných pak 55 %.** *„V roce 2019 byly v oblasti usmrcených i těžce zraněných chodců a cyklistů na pozemních komunikacích v České republice evidovány historická minima. Předpoklady NSBSP v oblasti usmrcených chodců a těžce zraněných cyklistů splněny nebyly, v případě motocyklistů nebyly v uplynulých dvou letech splněny ani v jedné sledované oblasti. V této souvislosti je nutné zmínit, že většina zranitelných účastníků byla usmrcena nikoli vlastním zaviněním, ale vinou ostatních účastníků silničního provozu, nejčastěji řidičů osobních vozidel. V řadě případů nemusely být následky pro zranitelné účastníky fatální – chodcům by mnohdy mohl zachránit život reflexní prvek, cyklistům přílba, rychlost v případě motocyklistů je také neustále omílaným evergreenem,“* říká Ing. Jindřich Frič, Ph.D., ředitel Centra dopravního výzkumu, v. v. i.

Srovnáme-li vývoj v období současné dekády (2011-2019) jsou mezi zranitelnými účastníky silničního provozu (jak v oblasti usmrcených, tak těžce zraněných osob) značné rozdíly. **Pozitivem je, že u všech zranitelných účastníků dochází každoročně k průměrnému poklesu, přičemž vzhledem k ostatním účastníkům silničního provozu je nejpozitivnější průměrná změna usmrcených evidovaná u cyklistů (-4,64 %)**. Zajímavý je však pohled na vývoj těžce zraněných osob. Zde vykazují všichni zranitelní účastníci silničního provozu ve srovnání s ostatními (nejčastěji cestující v osobních vozidlech; -3,53 %) pozvolnější pokles. Mimo to, že se zranitelní účastníci podílí na všech těžce zraněných osobách více než z poloviny, jsou právě trendy (viz grafy níže) dalším z důvodů, proč je nutné s touto klíčovou skupinou intenzivně pracovat.

Průměrné roční poklesy v období 2011-2019:

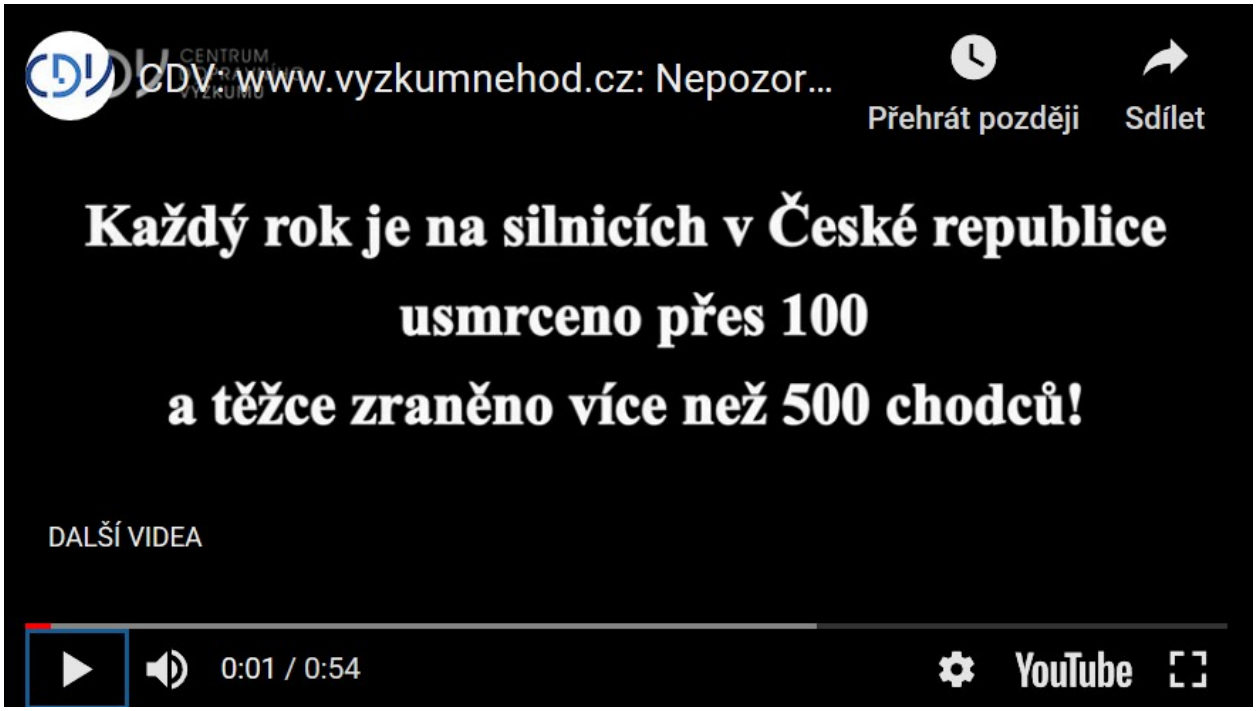
- Chodci (-4,41 % usmrcení, -3,27 % těžce zranění)
- Cyklisté (-4,64 % usmrcení, -2,81 % těžce zranění)
- Motocyklisté (-1,55 % usmrcení, -2,53 % těžce zranění)
- Ostatní (-2,71 % usmrcení, -3,53 % těžce zranění)





Hloubková analýza, lokalizace dopravních nehod

Nejčastějším faktorem přispívajícím ke vzniku dopravní nehody mezi vozidlem a chodcem je nepozornost – ať už chodce nebo řidiče vozidla, a to nejen v důsledku používání mobilního telefonu. **Typickým rizikovým chováním chodce je jeho náhlé vstoupení do jízdního koridoru vozidla, zejména z oblasti zakrytého výhledu** – např. zpoza stojících nebo zaparkovaných vozidel. Lokalizace nehod s usmrcením a těžkým zraněním chodců v roce 2019 je uvedena v mapě.



Mezi nejčastější faktory přispívající ke vzniku nehod cyklistů patří nepozornost cyklistů a intoxikace alkoholem. **Nejčastěji dochází ke zranění cyklisty v oblasti horních a dolních končetin, následované úrazy hlavy**. Při závažnosti zranění **AIS 3+** (vážné zranění) **dominuje zranění hlavy**. Zranění cyklistů, kteří použili přilbu je v drtivé většině lehčího či středně těžkého charakteru.

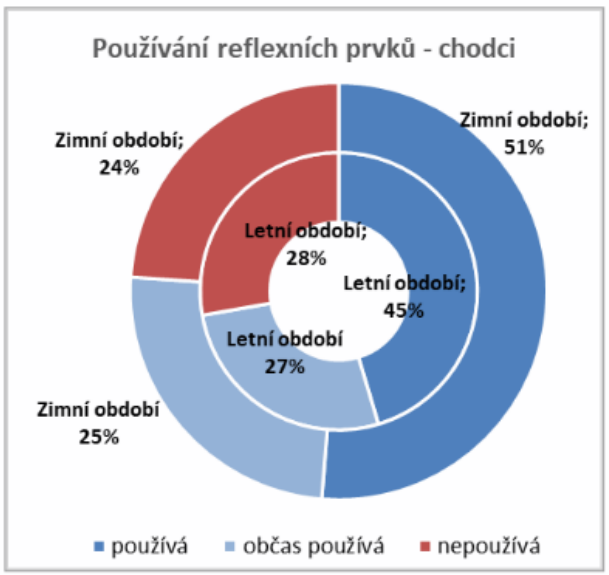
Lokalizace nehod s usmrcením a těžkým zraněním cyklistů v roce 2019 je uvedena v mapě.

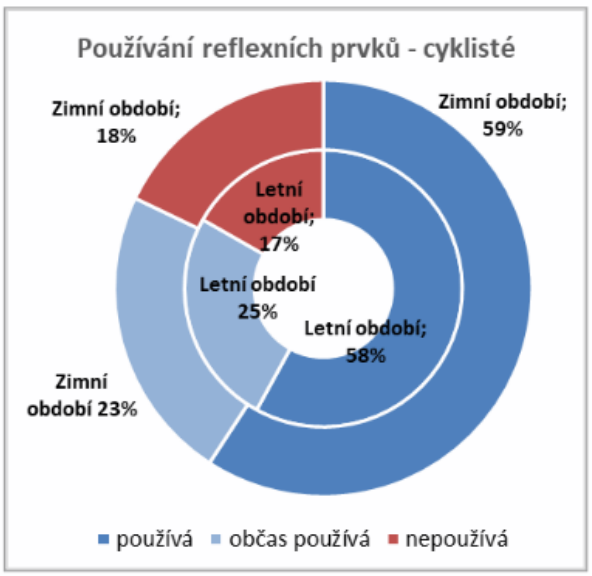
Motocyklisté selhávají nejčastěji na úrovni identifikace (48 % případů). Jedná se zejména o nehody, kdy řidič chybně vyhodnotí náročnost trasy nebo neporozumí vnímaným informacím, v důsledku čehož nepřizpůsobí rychlost stavu vozovky nebo svým schopnostem. Se zvyšující se rychlostí (motocyklisty i jeho kolizního partnera) roste i závažnost zranění motocyklisty. **Pád motocyklisty a motocyklu a následné nekontrolovatelné sunutí těla motocyklisty před střetem zvyšuje riziko vzniku těžkých a smrtelných zranění**. Lokalizace nehod s usmrcením a těžkým zraněním motocyklistů v roce 2019 je uvedena v mapě.

Nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu

Negativem je dlouhodobé neplnění NSBSP v oblasti těžce zraněných cyklistů. *„Jednu z příčin následků na životech a zdraví lze hledat v **nepoužívání cyklistických přileb**. Rok 2019 v tomto ohledu bohužel nebyl výjimkou. **Cyklistickou přilbu nepoužilo 28 usmrcených (78 %), 199 těžce zraněných (64 %) a 2 032 lehce zraněných cyklistů (64 %)**. Výzkum zaměřený na používání cyklistických přileb přitom prokázal, že **podstatná část cyklistů mohla nehody přežít, pokud by použili cyklistické přilby,“*** říká Ing. Veronika Valentová, Ph.D., ředitelka Divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií CDV a dodává: *„Cyklistické přilby jsou povinné přibližně v polovině zemí EU, většinou je tato povinnost zakotvena pro nejmladší cyklisty – v ČR do 18 let věku. Zajímavý je přístup Finů, kde jsou přilby povinné pro všechny s tím, že sankce nejsou uplatňovány V Maďarsku jsou pak přilby povinné mimo město s rychlostním limitem nad 40 km/h. Faktické poznatky výzkumů, analýz a průběžných statistických vyhodnocení plnění NSBSP kontinuálně využíváme k preventivnímu působení na cyklisty.“*

V celorepublikovém průměru bylo zjištěno, že **cyklistické přilby nepoužívá 13 % dětí**, to je o více jak 1 % méně než v minulém roce, došlo tedy k velmi mírnému zlepšení situace. Naopak u dospělých došlo k poklesu, a to o 3 % - **v roce 2019 bylo evidováno 56 % dospělých cyklistů bez přilby**. Rozdíly v jednotlivých krajích jsou však velké, především u dětí. Nejméně ukáznění cyklisté v kategorii děti byly v Pardubickém kraji (43 % dětí bez přilby), dále v Olomouckém kraji (41 % dětí bez přilby) a ve Středočeském kraji (24 % dětí bez přilby). Naopak například v Libereckém kraji či Kraji Vysočina pouze 3 % dětí jezdilo bez přilby. U dospělých byly hodnoty vyšší – a to 85 % dospělých jelo bez přilby v Pardubickém kraji, 79 % v Olomouckém kraji a 74 % v Královehradeckém kraji. Lze tedy konstatovat, že v Pardubickém i Olomouckém kraji jsou nejméně ukáznění a uvědomělí cyklisté.





V celorepublikovém dotazníkovém průzkumu bylo zjišťováno používání reflexních prvků s rozdělením na zimní a letní období. U chodců byl rozdíl používání reflexních prvků dle typu období mírně rozdílný – vždy používají reflexní prvky chodci v letním období ve 45 % případů, zatímco v zimním v 51 %. U cyklistů byl rozdíl ještě menší – 58 % a 59 %. Srovnáme-li chodce a cyklisty, jsou

cyklisté o několik jednotek procent uvědomělejší.

Aktivity BESIP a Policie ČR

Aktivity BESIP zaměřené na zranitelné účastníky silničního provozu představuje vedoucí BESIP Ministerstva dopravy Mgr. Tomáš Neřold M.A.: *„V loňském roce byla zahájena **kampaň LIMIT cílená na motocyklisty, jejíž tváří je motocyklový závodník Lukáš Pešek**. Mimo vysílání TV a rozhlasového spotu proběhla motoškola a Lukáš pravidelně vystupuje na akcích BESIP, kde přímo komunikuje s veřejností. Kampaň bude pokračovat na jaře se zahájením motorkářské sezóny. Prostřednictvím našich krajských koordinátorů se budeme podílet především na preventivních aktivitách v jednotlivých regionech. Z informací o plnění NSBSP známe specifika a problémy jednotlivých krajů, právě na ty budeme primárně cílit. Pokračovat budeme také v kampaních, které se velmi osvědčily, např. **VIDÍME SE? zaměřená na používání retroreflexních prvků** a ve spolupráci s dopravními podniky bude rozšířená kampaň **NESKÁKEJ MI POD KOLA mimo tramvaje také na autobusy**. V rámci Rady vlády pro bezpečnost silničního provozu připravujeme Strategii BESIP 2021-2030, která na zranitelné účastníky silničního provozu bude cílit celou řadu opatření.“*

V průběhu roku 2020 budou v médiích vysílány preventivní spoty BESIP zaměřené na motocyklisty, nepozornost řidiče vůči chodci na přechodu, nepozornost chodce se sluchátky, důraz bude kladen také na význam dodržování bezpečného odstupu, uličku IZS, bezpečnost pracovníků v dopravním omezení, viditelnost chodců a zrak řidičů.

„Zranitelní účastníci silničního provozu jsou jednou z našich priorit pro rok 2020,“ říká plk. Mgr. Bc. Jiří Zlý, MBA, ředitel služby dopravní policie a dodává: *„V rámci dohledu nad dodržováním pravidel se zaměříme také na zvýšení právního vědomí v oblasti pravidel a bezpečného chování na pozemních komunikacích. Budeme se účastnit preventivních akcí ve vztahu ke zviditelňování této skupiny účastníků v silničním provozu, používání ochranných pomůcek a zvyšování vlastní odpovědnosti za život, zdraví a majetek svůj i ostatních. Budeme spolupořádat 3. ročník preventivního projektu zaměřeného na bezpečnost řidičů motocyklů **Začněme spolu aneb kolama dolů**. Termíny vyjížděk budou zveřejněny na stránkách policie.cz.“*

[1] Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020
[2] Hloubková analýza bezpečnosti silničního provozu (www.vyzkumnehod.cz)
[3] DOPRAVNÍ NEHODY V ČR (https://nehody.cdv.cz/)
[4] Observatoř bezpečnosti silničního provozu; Nepřímé ukazatele (https://www.czrso.cz/nub)
[5] ETSC: HOW SAFE IS WALKING AND CYCLING IN EUROPE? (PIN Flash Report 38; January 2020)

Tabulka: Počet usmrcených a těžce zraněných chodců, cyklistů a motocyklistů ve vztahu k NSBSP

Dílčí cíl NSBSP		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Chodci	Usmrcení	157	151	156	146	134	112	131	111	101	113	93	0
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	157	148	139	131	123	116	109	102	96	90	85	80
	Těžce zranění	729	629	629	663	640	596	554	595	519	517	439	0
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	729	701	674	649	624	600	577	555	489	465	443	421
Cyklisté	Usmrcení	72	70	50	64	58	57	68	39	44	38	36	0
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	72	68	64	60	57	53	50	47	44	42	39	37
	Těžce zranění	430	393	443	466	462	433	394	417	353	396	309	0
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	430	414	398	383	368	354	340	327	315	303	291	280
Motocyklisté	Usmrcení	88	96	78	90	66	89	90	60	64	91	75	0
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	88	82	77	72	68	64	60	56	52	49	46	43
	Těžce zranění	627	506	583	511	496	534	484	463	418	488	413	0
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	627	608	590	572	554	538	521	506	425	405	385	367

- TZ: Fatální nehody chodců a cyklistů klesají v EU velmi pozvolně (964,41 KB)