

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 ne

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

Výzkum odhalil, že polovina všech usmrčených 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 usmrčených 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 % usmrčených na silnicích jsou chodci, 8 % jsou cyklisté, což odráží fakt, že mnohem více lidí upřednostňuje chůzi

(3) Pokud jdoucí osoba náhle upadne

Srovnáme-li vývoj v období současné dekády (2011-2019) jsou mezi zranitelnými účastníky silničního provozu (jak v oblasti usmrčených, 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 usmrčených 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 % usmrčení, -3,27 % těžce zranění)
- Cyklisté (-4,64 % usmrčení, -2,81 % těžce zranění)
- Motocyklisté (-1,55 % usmrčení, -2,53 % těžce zranění)
- Ostatní (-2,71 % usmrčení, -3,53 % těžce zranění)





Hlubková 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 zraně

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

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 tvář 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 rozšířena 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 zviditelnění této skupiny účastníků v silničním provozu, používání ochranných pomůcek a zvyšování vlastní odpovědnosti za život, zdraví a majetek svůj i ostatních. Budeme spolupřát 3. ročník preventivního projektu zaměřeného na bezpečnost řidičů motocyklů **Začneme spolu aneb kolama dolů**. Termíny vyjížděk budou zveřejněny na stránkách policie.cz.“

- [1] Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020
- [2] Hlubková analýza bezpečnosti silničního provozu ([www.v](http://www.vyzkumnehod.cz)

