

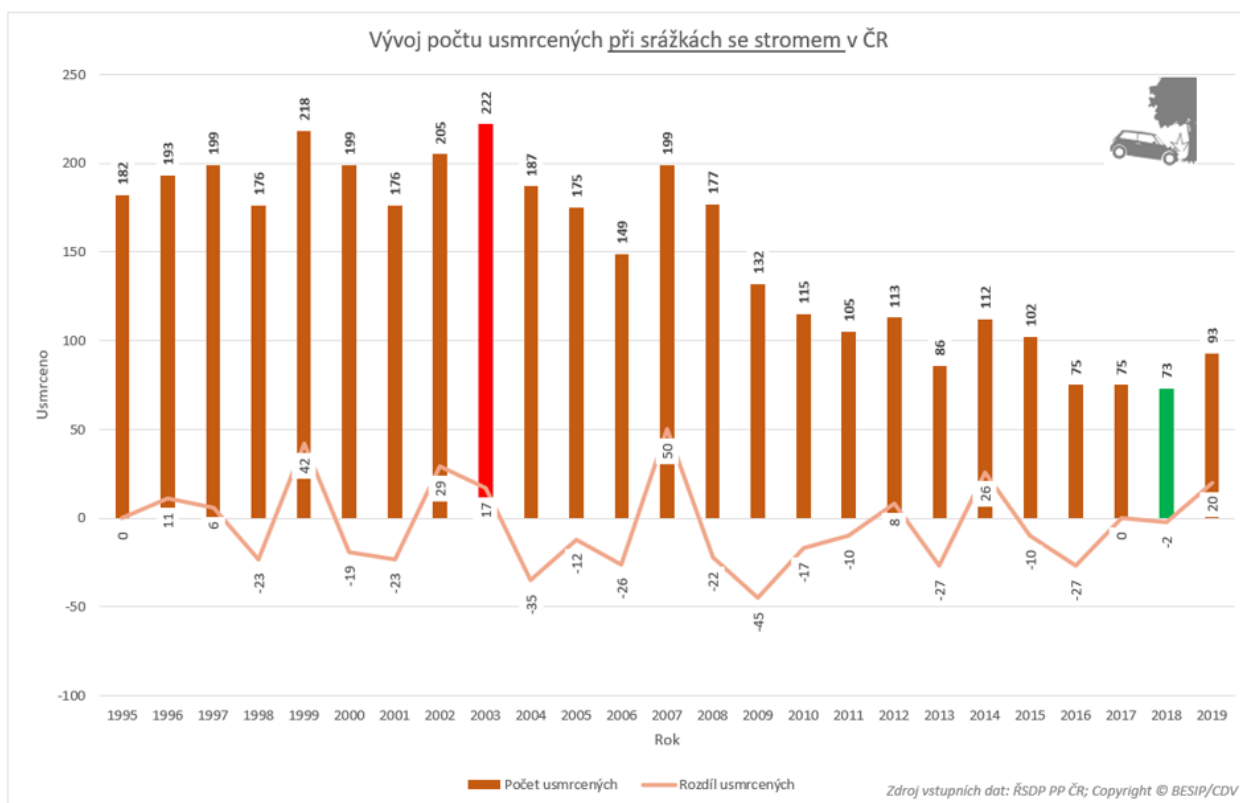
Každá 6. osoba byla loni usmrcena při srážce se stromem

Publikováno: 14. 2. 2020
BESIP MD

V roce 2019 zemřelo v důsledku srážky se stromem na českých silnicích 93 lidí. Jde o 17% všech usmrcených osob při dopravních nehodách.

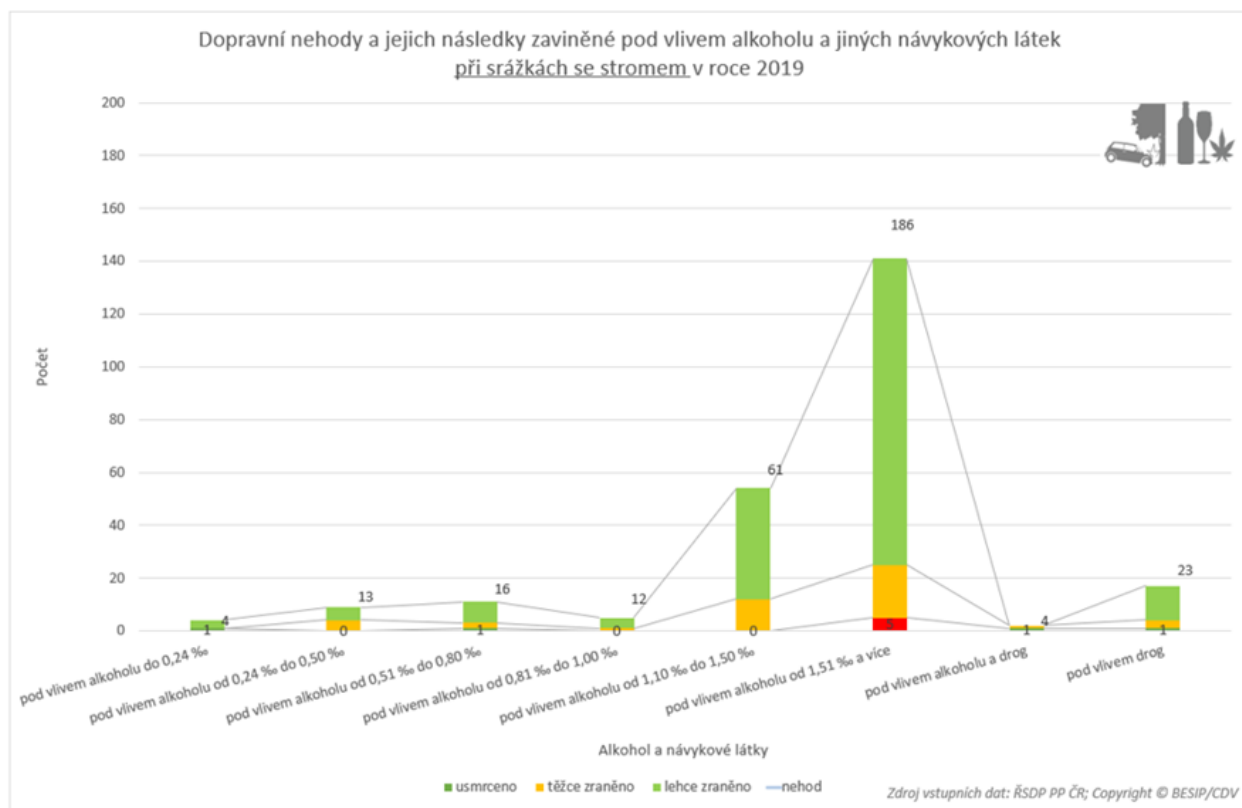
„Srážky se stromy vykazují dlouhodobě vysokou závažnost a patří k největším zabijákům na našich silnicích. Přitom jde o nehody, jejichž následky můžeme výrazně omezit umístěním svodidel v rizikových lokalitách,“ řekl vedoucí oddělení BESIP ministerstva dopravy Tomáš Neřold.

Po třech letech, kdy jsme evidovali vždy maximálně 75 usmrcených, došlo vlani k meziročnímu nárůstu o 20 usmrcených osob v důsledku srážky se stromem. „Tyto fatality se na všech usmrcených osobách podílely 17, tj. historicky 4. nejvyšší podíl (pozn. v roce 2018 činil podíl 12,9 %). Srážky se stromem. V loňském roce bylo usmrceno téměř 37 osob na 1 000 evidovaných nehod. Z dat, které máme k dispozici, je zřejmé, že shodně nejvíce usmrcených bylo z hlediska směrových poměrů evidováno v zatáčkách, resp. po jejich projetí (pozn. v součtu 64 usmrcených osob). V oblasti příčin dominuje jednoznačně nepřizpůsobení rychlosti.“ říká Ing. Jindřich Frič, Ph.D., ředitel Centra dopravního výzkumu, v. v. i.



Alkohol a mladí řidiči

V uplynulém roce bylo těžce zraněno v důsledku srážky se stromem 168 osob, což je historicky nejméně. Významný vliv přitom hraje alkohol. „Při srážkách se stromem v důsledku vlivu alkoholu nebo návykových látek bylo v uplynulém roce evidováno 319 nehod (12,6 %), při kterých bylo usmrceno 9, těžce zraněno 43 a lehce zraněno 191 osob. Z uvedeného je zřejmé, že alkohol hraje v případě srážek se stromem významnou roli – ve čtvrtině případů (25,6 %) těžce zraněných a v desetině případů (9,7 %) usmrčených. Meziročně sice došlo ke snížení počtu usmrčených o 13 osob, o 16 se však zvýšil počet těžce zraněných, tj. téměř 60 % nárůst. **Nezkušenost v případě srážek se stromem je ze statistik také zřejmá. 25 osob bylo usmrceno a dalších 41 těžce zraněno vinou řidičů ve věku 18-24 let, nejtragičtější bilance vůbec byla evidována u řidičů s praxí v řízení 1 rok,**“ říká Tomáš Neřold, vedoucí oddělení BESIP Ministerstva dopravy.



Kácet či nekácet?

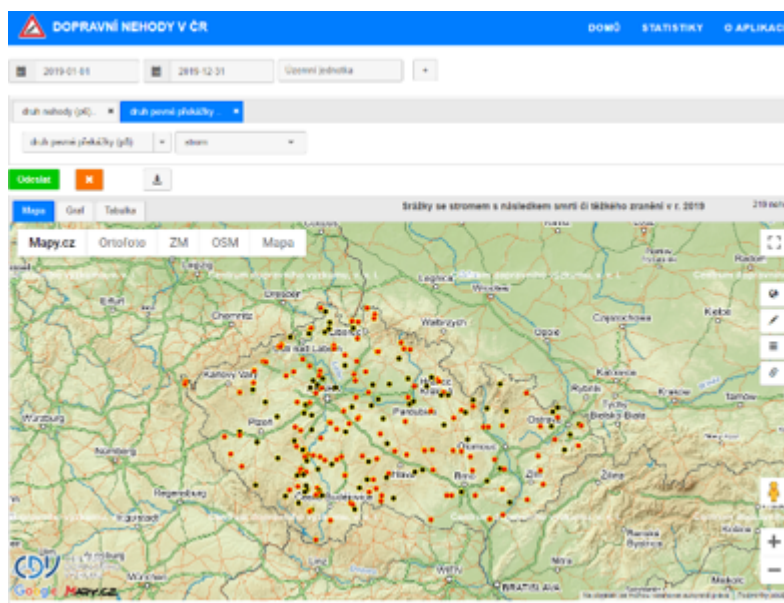


Střety se stromem jsou nejčtenějšími střety s pevnou překážkou. Při střetu se stromem nejvýznamněji ovlivňuje závažnost vzniklého zranění **střetová rychlost, stáří vozidla a průměr stromu.** Se vzrůstající střetovou rychlostí a zvyšujícím se průměrem stromu se zvyšuje **pravděpodobnost vzniku vážných zranění.** Při střetu mezi vozidlem a stromem dochází **nejčastěji ke zranění hlavy a horní části těla.** U starších vozidel přitom dochází k degradaci materiálů, což má za následek snížení bezpečnosti a větší rozsah poškození vozidla. Naopak u novějších aut lze sledovat nižší zastoupení vážných zranění posádky.

„Závažnost zranění při střetu ovlivňuje také skutečnost, zda posádka použila bezpečnostní pás. Při čelním střetu se stromem dochází zpravidla k prudkému zpomalení vozidla. Následkem tohoto zpomalení dochází **u nepřipoutaných cestujících k pohybu vpřed ve směru původního pohybu vozidla a následnému nárazu do volantu, palubní desky, čelního skla a dalších částí vozidla. Následky takových nehod bývají často fatální,**“ uvádí Ing. Veronika Valentová, Ph.D., ředitelka Divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií CDV a dodává: **„Problematika stromořadí v dopravním prostoru se velmi často zjednodušuje na odstranění/vykácení stromů, tyto úvahy však nejsou správné.** Stromy pomáhají např. s orientací, ve slunečném počasí vytvářejí stín a v neposlední řadě působí příznivě na psychiku řidiče.“

Proti plošnému kácení stromů v blízkosti pozemních komunikací se staví také plk. Mgr. Bc. Jiří Zlý, MBA, ředitel služby dopravní policie. **„Nejvíce usmrcených osob (34) při srážkách se stromem jsme v uplynulém roce evidovali na silnicích II. tříd, nejvíce těžce zraněných (61) pak na silnicích III. tříd. Fatální a závažné následky těchto nehod můžeme významně zredukovat přijetím preventivních opatření - ideálně kombinací kvalitního vodorovného značení spolu s umístěním svodidel všude tam, kde je to možné.** Klíčová je samozřejmě rychlost vozidla. Z psychologického hlediska lze stromy v bezprostřední blízkosti silnice označit barvou či reflexními odrazkami. Je nutné si uvědomit, že stromy nejsou tou bezprostřední příčinou dopravních nehod, mají však vliv na jejich následky,“ uzavírá Zlý.

Krajské srovnání



Nejvíce osob bylo usmrceno při srážkách se stromem v Jihočeském a Středočeském kraji (shodně 22 usmrcených). Tyto kraje se v součtu podílely na všech usmrcených 63 procenty. Nejlépe naopak dopadl Zlínský kraj a hlavní město Praha. V obou uvedených nebyl nikdo usmrcen. Nejvíce osob bylo těžce zraněno při srážkách se stromem v Jihočeském kraji (35), naopak nejméně v hlavním městě Praze (nikdo). Nejvyšší podíl těžce zraněných při srážkách se stromem na všech těžce zraněných osobách byl evidován v Libereckém kraji (16 %).

Závažné následky nehod **při srážkách se stromem** v roce 2019, tzn. usmrcení a těžce zranění, jsou uvedeny v mapovém podkladu z aplikace **[DOPRAVNÍ NEHODY V ČR](#)**.

Tomáš Neřold

vedoucí Samostatného oddělení BESIP



[+420 225 131 526](tel:+420225131526) | [+420 602 632 176](tel:+420602632176)

omas.nerold@mdcr.cz www.ibesip.cz

[nábr. Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1](#)

[1] CDV; Ing. Martin Kulišťák; Analýza Srážka se stromem

(<https://www.ibesip.cz/Statistiky/Statistiky-nehodovosti-v-Ceske-republice/Dopravni-nehodovost-2020>)

[2] CDV: Hloubková analýza dopravních nehod (www.vyzkumnehod.cz)

Foto: Archív CDV