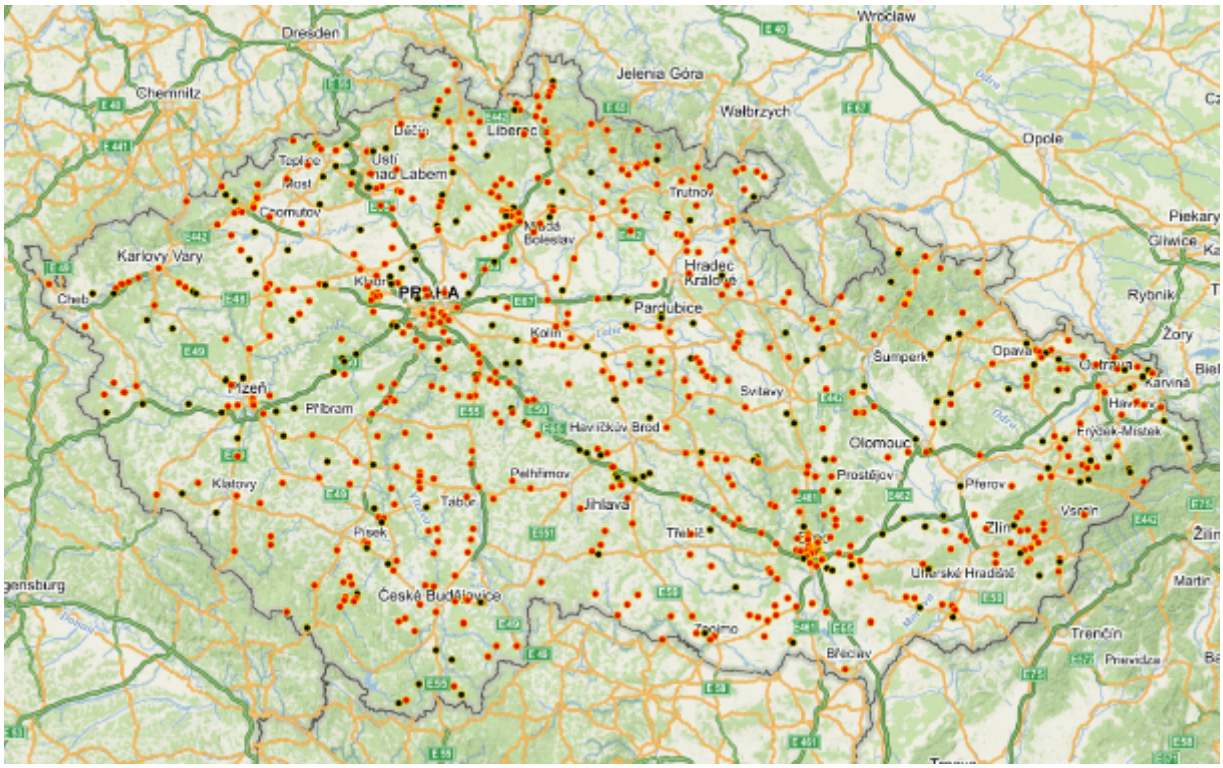
# V důsledku nepřiměřené rychlosti umírají také nevinní (spolujezdci, chodci a další)

Publikováno: 3. 10. 2019
CDV

**V období let 2012-2018 bylo v ČR v důsledku nepřiměřené rychlosti usmrceno 1 547 osob**, tj. oproti stanoveným předpokladům o 337 méně (-18 %). **Těžce zraněno pak bylo 5 249 osob**, o 1 010 méně (-16 %).

| Dílčí cíl NSBSP | | 2009 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2020 | Období 2012-2018 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | | | | | | | Počet | Rozdíl | |
| Nepřiměřená rychlost | Usmrcení | 370 | 261 | 211 | 250 | 236 | 195 | 176 | 218 | 0 | 1 547 | -337 | -18% |
| | Usmrcení (předpoklad NSBSP) | 370 | 325 | 311 | 298 | 285 | 273 | 263 | 188 | 162 | 1 884 | | |
| | Těžce zranění | 1 151 | 852 | 798 | 831 | 698 | 731 | 626 | 713 | 0 | 5 249 | -1 010 | -16% |
| | Těžce zranění (předpoklad NSBSP) | 1 151 | 1 057 | 1 027 | 998 | 970 | 943 | 655 | 610 | 538 | 6 259 | | |

***„V roce 2018 bylo v důsledku nepřiměřené rychlosti na pozemních komunikacích v ČR usmrceno 218 a těžce zraněno 713 osob,“*** říká Mgr. Tomáš Neřold, M.A., vedoucí Samostatného oddělení BESIP Ministerstva dopravy a dodává: *„Předpoklad Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 (NSBSP) v oblasti uvedeného dílčího cíle nebyl v roce 2018 splněn (historicky poprvé). Bohužel i v letošním roce je v oblasti usmrcených osob v důsledku nepřiměřené rychlosti evidován meziroční nárůst (pozn. v období leden-červenec 2019 bylo v důsledku nepřiměřené rychlosti usmrceno 104 osob, tj. meziročně o 8 více).“* Lokalizace nehod s usmrcením nebo těžkým zraněním osob je uvedena v mapovém podkladu, příp. zde.




V uplynulém roce však došlo k výrazným meziročním nárůstům jak v oblasti usmrcených, tak těžce zraněných osob. **Nepřiměřená rychlost se dlouhodobě podílí na usmrcených i těžce zraněných osobách nejvíce ze všech dílčích cílů NSBSP**, v minulém roce 39 % na všech usmrcených a 29 % na všech těžce zraněných.

Nejvíce usmrcených (40) a těžce zraněných (139) osob bylo v důsledku nepřiměřené rychlosti

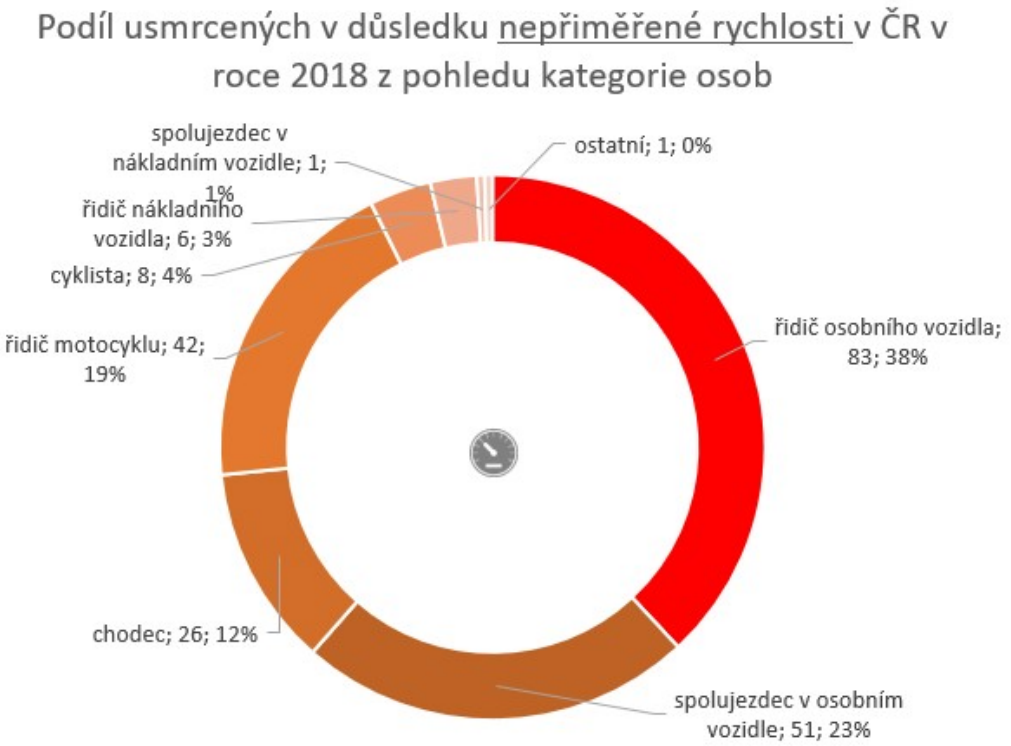
v uplynulém roce evidováno ve Středočeském kraji. **V některých krajích se nepřiměřená rychlost podílela na všech usmrcených osobách nadpoloviční většinou, např. Ústecký kraj 57 %, Moravskoslezský kraj (54 %) a Kraj Vysočina (51 %). „Problematickou" oblast podtrhuje 43% podíl nepřiměřené rychlosti na všech těžce zraněných osobách v Kraji Vysočina (50 těžce zraněných).**

Překračování nejvyšší dovolené rychlosti do 10 km v hodině přiznalo průměrně 86 % respondentů. Těch, kteří jezdí ještě rychleji, bylo 66 %. **Většina řidičů faktor nepřiměřené rychlosti stále podceňuje. Obzvlášť nebezpečná je pak nepřiměřená rychlost ve směrových obloucích, to znamená v zatáčkách a v jejich bezprostředním okolí.** Tato situace je kritická především na silnicích I. a II. třídy v extravilánu, tedy na území ležícím mimo zastavěné území obce.

## Viníci a (nevinné) oběti

**Více než sedm z deseti osob (73 %) bylo v roce 2018 v důsledku nepřiměřené rychlosti usmrceno vinou řidičů osobních vozidel - celkem 156 usmrcených osob**. Se 42 usmrcenými osobami (20 %) následují řidiči motocyklů, 10 osob pak bylo usmrceno vinou řidičů nákladních vozidel (5 %). Šest z deseti osob (60 %) bylo v roce 2018 v důsledku nepřiměřené rychlosti těžce zraněno vinou řidičů osobních vozidel, celkem 427 těžce zraněných osob. Se 160 těžce zraněnými osobami (23 %) následují řidiči motocyklů, 65 osob pak bylo těžce zraněno vinou cyklistů (9 %).

**Přibližně čtyři z deseti usmrcených osob** (83 usmrcených, 38% podíl) v roce 2018 v důsledku nepřiměřené rychlosti byli řidiči osobních vozidel. S 23% podílem následují spolujezdci v osobních vozidlech (51 usmrcených), 19% podíl s 42 usmrcenými jde na vrub řidičů motocyklů. Nepřiměřená rychlost byla v roce 2018 příčinou 26 usmrcených chodců.




*Zdroj vstupních dat: ŘSDP PP ČR; Copyright © BESIP/CDV*

Třetina těžce zraněných osob (242 těžce zraněných, 34% podíl) v roce 2018 v důsledku nepřiměřené rychlosti byla řidiči osobních vozidel. S 21% podílem následují spolujezdci v osobních vozidlech (152 těžce zraněných), 20% podíl se 144 těžce zraněnými jde na vrub řidičů motocyklů.

~~*„Ke většině závažných nehod v důsledku nepřiměřené rychlosti dochází mimo obec*, kde bylo~~

*v roce 2018 usmrceno 166 osob (76 %) a dalších 505 osob (71 %) bylo těžce zraněno,*“ říká Ing. Jindřich Frič, ředitel Centra dopravního výzkumu, v. v. i., a dodává: *„Zatímco vinou řidičů osobních automobilů bylo v důsledku nepřiměřené rychlosti usmrceno téměř ¾ osob, na všech usmrcených v důsledku nepřiměřené rychlosti činil podíl řidičů osobních vozidel jen necelých 40 %.* ***V řadě případů se jedná o osoby, které byly usmrceny cizím zaviněním, téměř čtvrtinu obětí nepřiměřené rychlosti tvořili spolujezdci v osobních vozidel (51 usmrcených, tj. 23 %), 26 usmrcených chodců (12 %) v důsledku nepřiměřené rychlosti je také velmi mnoho.***“ Obdobný nepoměr mezi viníky a poškozenými byl evidován také u osob těžce zraněných. *(pozn. detaily viz odkaz na příslušnou analýzu)*

## Nepřiměřeně rychlá (riziková) neděle

**Jak v oblasti usmrcených, tak těžce zraněných osob byl v roce 2018 evidován nejvyšší podíl nepřiměřené rychlosti právě v neděli.** Nejvíce osob v důsledku nepřiměřené rychlosti bylo usmrceno v neděli (49), která se 60% podílem na všech usmrcených osobách z pohledu nepřiměřené rychlosti také dominuje. Nejvíce osob v důsledku nepřiměřené rychlosti bylo těžce zraněno také v neděli (118), která se 40% podílem na všech těžce zraněných osobách z pohledu nepřiměřené rychlosti dominuje.

## Poznatky z Hloubkové analýzy dopravních nehod

**Nepřiměřená rychlost** je častým faktorem přispívajícím ke vzniku nehod **agresivních řidičů, mladých řidičů** (ať už osobního vozidla nebo motocyklu), **motocyklistů. Volbu rychlosti jízdy ovlivňuje také provedení dopravní infrastruktury** (např. šířka silnice, typ silnice, místo nehody – intravilán/extravilán, maximální dovolená rychlost a okolí silnice – zejména výskyt pevných překážek v okolí silnic).

Rychlost patří k nejvýznamnějším faktorům ovlivňujícím závažnost dopravních nehod. Jak dokládají data z Hloubkové analýzy dopravních nehod, **nejčastějšími rizikovými faktory přispívajícími ke vzniku dopravní nehody v důsledku nepřiměřené rychlosti je nepozornost 35 %, nesprávné vyhodnocení situace 15 % a nezkušenost 13 %.**

**Značný vliv na volbu rychlosti má samozřejmě druh komunikace**, resp. s tím související nejvyšší dovolená rychlost. Jako referenční proměnná byly zvoleny místní komunikace. V případě druhu komunikace se rychlost na silnicích vyšších tříd zvyšuje. Oproti referenční proměnné volí účastníci nehod vyšší rychlost na silnicích I. a II. tříd. Nejvyšší rychlost před střetem je spjata s dálnicemi.

Rychlost účastníků je ovlivněna okolím silnic – zvolená rychlost se liší v závislosti na tom, zda se v okolí vyskytují pevné překážky, ale i v závislosti na tom, o jaké pevné překážky se jedná. **Nejnižší rychlost volí účastníci v okolí budov.** Například v okolí keřů jedou řidiči, účastníci dopravních nehod, nejvyšší rychlostí. Důvodem je zřejmě skutečnost, že **keře, zejména díky malému průměru kmene (ve srovnání se stromy) neevokují v řidiči takové nebezpečí**. Střety se stromem mají díky značnému přetížení v důsledku intenzivního zpomalení při nárazu fatální dopady na lidský život. **Zejména stromové aleje tak rovněž ovlivňují rychlost řidiče, kteří v nich např. v porovnání se situacemi, kdy je v okolí pouze jednotlivý strom, volí nižší rychlosti.** Stromové aleje mohou evokovat nutnost kompenzačního chování v souvislosti se střídáním kontrastu při jízdě alejí. Přítomnost stromových alejí může vést ke zvýšení periferního vizuálního toku, což vede ke zvýšení vnímání vlastní rychlosti řidiče, a tudíž ke snížení rychlosti vozidla. Přestože z hlediska vnímání mohou stromové aleje vést ke snížení rychlosti účastníků silničního provozu, jedná se o nebezpečnou pevnou překážku v okolí pozemních komunikací.

Na volbu rychlosti má vliv také geometrie vozovky. **Řidiči volí vyšší rychlost zejména na rovných úsecích.** Regresní koeficienty udávají negativní vliv – rychlost se změnou geometrie silnice klesá. Účastníci volí při jízdě v zatáčkách rychlost oproti referenční kategorii o cca 4 km/h menší,

v křižovatkách pak rychlost vůči referenční kategorii ještě nižší. **Rychlost se také zvyšuje s rostoucí šířkou silnice.**

*[1] CDV: Analýza Nepřiměřená rychlost*

**Mgr. Tomáš Neřold M.A.**

Vedoucí Samostatného oddělení BESIP Ministerstva dopravy

+420 602 632 176

tomas.nerold@mdcr.cz