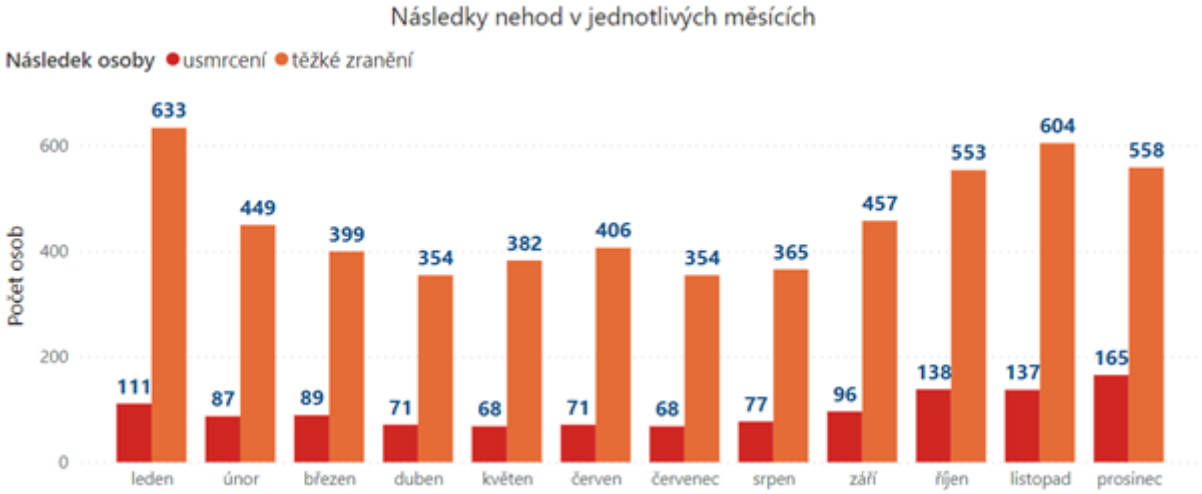
# Podzim je rizikovým obdobím pro chodce, podílí se na tom nárůst dopravy a špatná viditelnost

Publikováno: 18. 10. 2021
CDV , BESIP MD

**Řidiči by měli v místech se zvýšeným pohybem chodců snížit preventivně rychlost, chodci by se měli soustředit plně na pohyb v provozu a používat za šera a za tmy reflexní prvky. Každou pátou obětí a téměř každou třetí těžce zraněnou osobou v silničním provozu je během října a listopadu chodec. V roce 2019, kdy dopravu ještě nepoznamenala omezení související s COVID-19, se čtvrtina z celkového počtu úmrtí chodců v silničním provozu stala během října a listopadu.**

*„V období let 2011 až 2020 lze vypozorovat fakt, že právě měsíce od října do ledna byly pro chodce nejtragičtější. Alarmující je také skutečnost, že 68 % chodců bylo v uvedeném období usmrceno večer a v noci, nejvíce tragických nehod chodců bylo evidováno mezi 17. a 19. hodinou. S ohledem na uvedená fakta je nutné opakovat, že retroreflexní prvek, díky kterému je chodec vidět na významně delší vzdálenost, může zachránit nejeden lidský život. Zároveň ale platí, že se na vážných nehodách s chodci významně podílí nepřiměřená rychlost a nedání přednosti na přechodu ze strany řidičů motorových vozidel,“* řekl vedoucí oddělení BESIP Tomáš Neřold.




Platí povinnost, mít na sobě reflexní prvky, pokud se pohybujete mimo obec. Reflexní prvky mají mít osoby, které se pohybují za snížené viditelnosti (tma, šero, déšť, mlha) mimo obec podél okraje vozovky, a kde není veřejné osvětlení. Je vhodné mít reflexní prvky i v obci, ačkoliv tam zákonná povinnost neplatí. Zejména doporučujeme nosit reflexní prvky v místech, kde chybí veřejné osvětlení nebo není dostatečně intenzivní. Reflexní předměty umístěte nejlépe ke konci rukávů a pod kolena. Řidič jedoucí rychlostí 90 km/h zaregistruje osobu s reflexními prvky ve vzdálenosti 185 m a má na řešení situace sedm vteřin. Osobu tmavě oblečenou zaregistruje na vzdálenost 18 m a mine ji za 0,7 vteřiny. Reakční doba průměrného řidiče je jedna vteřina, pak teprve sešlápne brzdový pedál. Řidič tedy v tomto případě nestihne vozidlo ani zpomalit, natož zastavit.

**Rychlost**

Nepřiměřená rychlost je nejčastější příčinou smrtelných dopravních nehod, může dlouhodobě za 40 % z nich. Nepřiměřená rychlost neznamená jen překročení dovolené rychlosti, ale jde také o

nepřizpůsobení rychlosti konkrétní situaci, např. zhoršené klimatické podmínky (déšť, mlha, sněžení, náledí).
Vyzkoušejte se délku brzdné dráhy při různých rychlostech na naší kalkulačce na https://www.13minut.cz/ kapitola „UBRZDÍM TO?“.

## Příčinám nehod s chodci tradičně dominuje nedání přednosti v jízdě, není však tou nejzávažnější

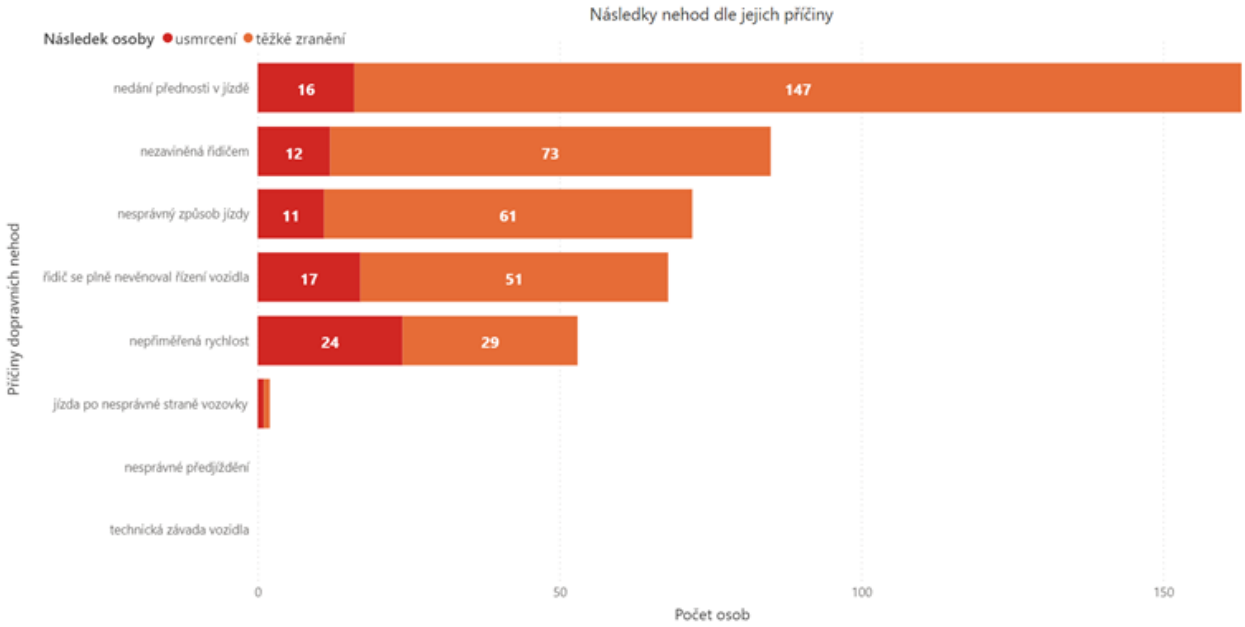
V tabulce níže jsou uvedeny četnosti výskytu osmi různých příčin dopravních nehod s následkem usmrcení či těžkého zranění, které se vyskytly za uplynulou dekádu. **Dlouhodobě nejčastější příčinou nehod s účastí chodců je nedání přednosti v jízdě** – jen v roce 2020 bylo zaznamenáno 159 takových nehod (z toho jen 2× byl obviněn chodec), tj. 36,6 % všech nehod s následkem usmrcení či těžkého zranění.

**Nehody s příčinou nedání přednosti v jízdě nicméně nejsou ty nejzávažnější; těmi jsou nehody v důsledku nepřiměřené rychlosti vozidla**, kde průměrná závažnost nehod s následkem usmrcení či těžkého zranění za roky 2011–2020 dosáhla alarmující hodnoty 408,4. Druhou dlouhodobě nejzávažnější příčinou dopravních nehod je **nevěnování plné pozornosti řízení vozidla** (v tabulce zkráceně nazváno „distrakce řidiče“; průměrná závažnost za roky 2011–2020 = 239,9). Nedání přednosti v jízdě je z hlediska dlouhodobé závažnosti nehod až na 7. příčce z 8 (průměrná závažnost za roky 2011–2020 = 98,3).

Tabulka 1: Vývoj počtu dopravních nehod s účastí chodců s následkem usmrcení či těžkého zranění v letech 2011–2020 – rozděleno dle příčiny nehody

| Příčina dopravní nehody | Počet nehod | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
| nedání přednosti v jízdě | 218 | 258 | 226 | 211 | 217 | 238 | 209 | 211 | 176 | 159 |
| nezaviněná řidičem | 184 | 189 | 184 | 145 | 146 | 142 | 132 | 128 | 104 | 85 |
| distrakce řidiče | 131 | 133 | 115 | 114 | 81 | 113 | 94 | 112 | 83 | 67 |
| jiný nesprávný způsob jízdy | 112 | 101 | 113 | 110 | 112 | 97 | 95 | 93 | 82 | 69 |
| nepřiměřená rychlost | 115 | 104 | 118 | 98 | 113 | 91 | 71 | 68 | 69 | 52 |
| jízda po nesprávné straně vozovky | 2 | 6 | 0 | 8 | 0 | 6 | 3 | 4 | 5 | 2 |
| nesprávné předjíždění | 6 | 3 | 2 | 2 | 2 | 3 | 1 | 0 | 4 | 0 |
| technická závada vozidla | 1 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| celkem | 769 | 794 | 759 | 688 | 671 | 693 | 606 | 616 | 523 | **434** |

Pozn.: Řádky tabulky jsou seřazeny sestupně dle celkového počtu nehod ve sledované dekádě. Sytost podbarvení políček tabulky vyjadřuje závažnost nehod – čím sytější barva, tím vyšší závažnost nehod.
Graf 5 detailněji zobrazuje **následky dopravních nehod s účastí chodců v roce 2020** dle jejich příčiny. Nejvíce závažných následků (16 úmrtí, 147 těžkých zranění) si vyžádalo nedání přednosti v jízdě, k nejvíce úmrtím (ke 24) došlo v důsledku nepřiměřené rychlosti.



Graf 1: Závažné následky nehod s účastí chodců v roce 2020 dle jejich příčin

Ne vždy však leží chyba na straně řidiče vozidla. Z hloubkové analýzy dopravních nehod (HADN), kterou provádí Centrum dopravního výzkumu (CDV) [3], vyplývají důležité poznatky o chybách, jichž se u dopravních nehod dopouštějí samotní chodci. *„**Se zvyšujícím se věkem chodce klesá četnost výskytu chyby v podobě vstoupení do vozovky zpoza překážky bránící ve výhledu. Naopak se zvyšuje podíl nehod, kdy chodec nerespektoval silniční provoz.** Příčinu lze spatřovat zejména v nesprávném rozhodnutí starších chodců, resp. nesprávném vyhodnocení situace v silničním provozu,“* uvádí Jindřich Frič, ředitel Centra dopravního výzkumu.

Plošná omezení volného pohybu osob, která byla v pandemií poznamenaném roce 2020 v Česku opakovaně vyhlašována, se pozitivně podepsala na počtu dopravních nehod s účastí chodců. Policie České republiky v loňském roce evidovala 2 574 těchto nehod (nejméně v historii ČR; meziroční pokles o 26 %), při nichž zemřelo 81 osob (pokles o 13 %), těžce se zranilo 362 osob (pokles o 18 %) a lehce 1 901 osob (pokles o 30 %). Více než pětina obětí (18) přitom přišla o život v Jihomoravském kraji.

Kartogramy níže znázorňují počty usmrcených a těžce zraněných chodců v krajích ČR po přepočtu na 1 000 000 obyvatel. Kromě Jihomoravského kraje se v oblasti úmrtí negativně vyjímá Ústecký kraj, naopak nejméně těžkých zranění bylo zaznamenáno v Pardubickém kraji.

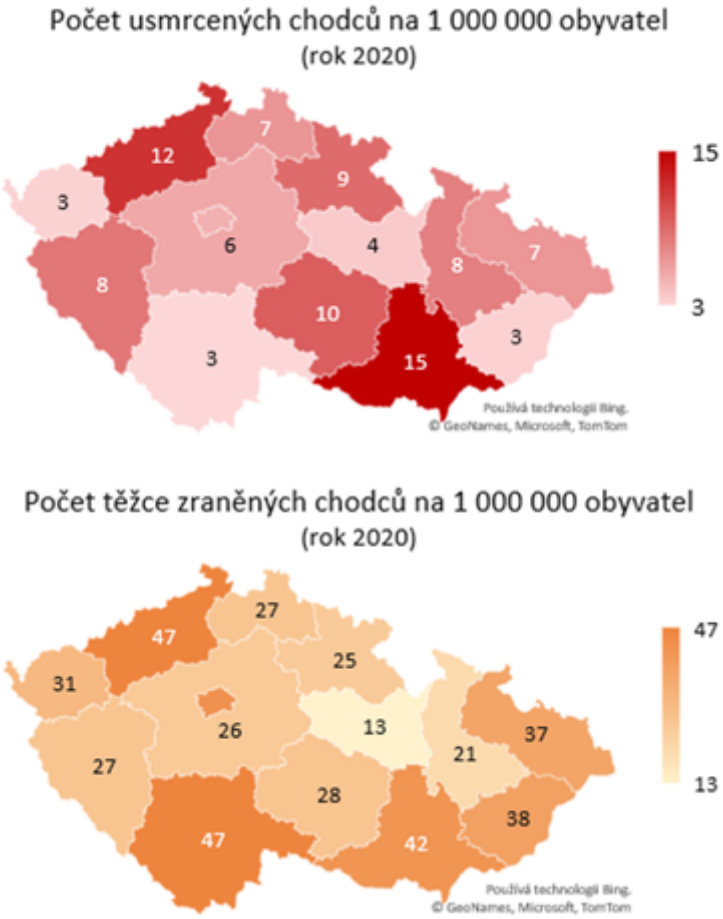
Počet usmrcených chodců na 1 000 000 obyvatel (rok 2020)

| Kraj | Absolutní počet |
|---|---|
| Hl. m. Praha | 7 |
| Středočeský | 8 |
| Jihočeský | 2 |
| Plzeňský | 5 |
| Karlovarský | 1 |
| Ústecký | 10 |
| Liberecký | 3 |
| Královéhradecký | 5 |
| Pardubický | 2 |
| Vysočina | 5 |
| Jihomoravský | 18 |
| Olomoucký | 5 |
| Zlínský | 2 |
| Moravskoslezský | 8 |

Počet těžce zraněných chodců na 1 000 000 obyvatel (rok 2020)

| Kraj | Absolutní počet |
|---|---|
| Hl. m. Praha | 57 |
| Středočeský | 36 |
| Jihočeský | 30 |
| Plzeňský | 16 |
| Karlovarský | 9 |
| Ústecký | 38 |
| Liberecký | 12 |
| Královéhradecký | 14 |
| Pardubický | 7 |
| Vysočina | 14 |
| Jihomoravský | 50 |
| Olomoucký | 13 |
| Zlínský | 22 |
| Moravskoslezský | 44 |

Tabulka 2: Absolutní počty usmrcených (nahoře) a těžce zraněných (dole) chodců v jednotli-vých krajích v roce 2020




Graf 2: Počet usmrcených a počet těžce zraněných chodců v jednotlivých krajích ČR při nehodách v roce 2020 po přepočtu na 100 000 obyvatel daného kraje

*„Negativní bilance následků nehod* ***v Jihomoravském kraji*** *může do jisté míry souviset se zjištěním, že* ***44,7 % řidičů a řidiček v tomto kraji před přechodem pro chodce nebrzdí a nedává přednost****,“* uvádí Tomáš Neřold, vedoucí Samostatného oddělení BESIP Ministerstva dopravy. Hůře dopadl v loňském terénním šetření brněnského Centra dopravního výzkumu jen Plzeňský (45,3 %) a Ústecký kraj (45,6 %) [2].

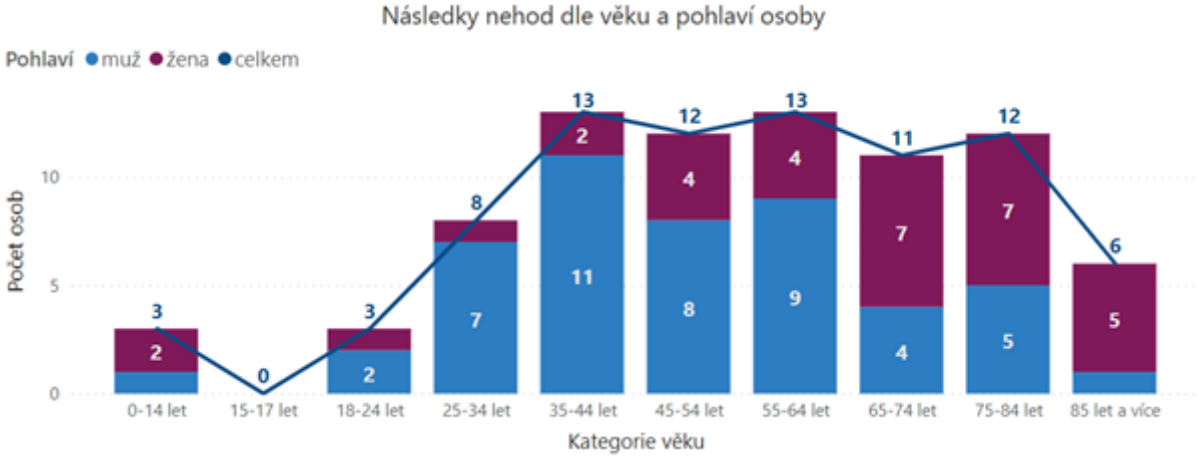
Závažným následkem (tj. následkem usmrcení nebo těžkého zranění účastníka) loni na celém území ČR skončilo 434 nehod s účastí chodců (tj. 17 % všech,). **Navzdory postupně klesajícímu počtu závažných dopravních nehod se počet usmrcených osob nesnižuje podobným tempem**, což je důvodem, proč v grafu níže **roste závažnost výše definovaných nehod**. (Závažnost nehod je definována jako počet usmrcených osob – zde chodců – na 1 000 nehod.) V roce 2020 dosáhla hodnoty 186,6.

Graf 3: Vývoj počtu a závažnosti nehod s účastí chodců s následkem usmrcení nebo těžkého zranění

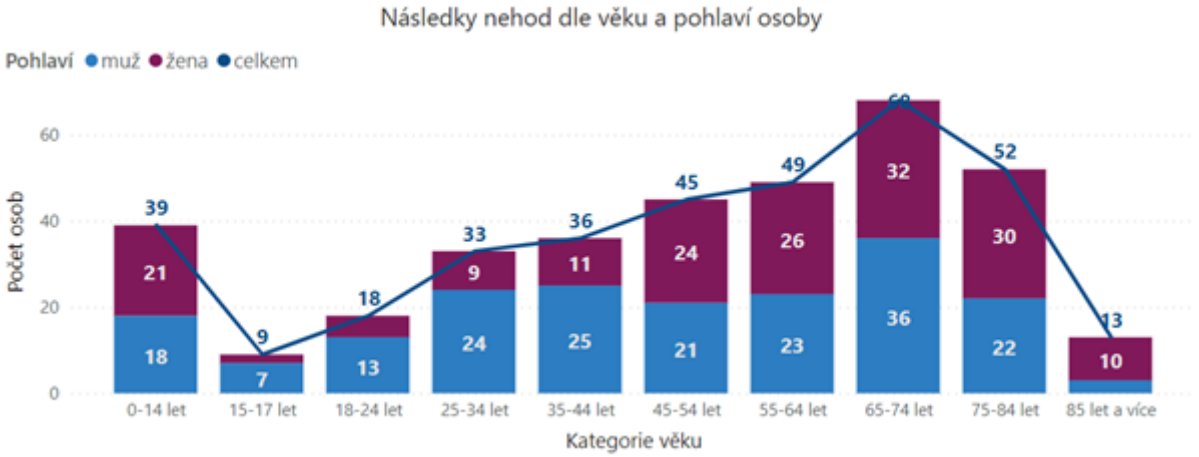
v letech 2011–2021 (data pro rok 2021 jsou aktuální k 31. 8.)
Nejrizikovějším druhem komunikací jsou pro chodce jednoznačně **intravilánové místní komunikace** – došlo na nich k 20 úmrtím (tj. 25 % všech) a 123 těžkým zraněním (tj. 34 % všech) chodců.

## Muži jsou zasaženi častěji než ženy – zejména v noci a mimo území obcí

Z grafu 3a, který vypovídá o osobách s následkem usmrcení, lze vyčíst, že **ve věku od 18 do 64 let bylo evidováno více usmrcených mužů než žen** (37 mužů vs. 12 žen); od věku 65 let se poměr obrátil (10 mužů vs. 19 žen). V případě osob s následkem těžkého zranění, o nichž hovoří graf 3b, byly u loňských nehod chodců patrné stejné tendence, avšak nepoměry již nebyly tolik výrazné (od 18 do 64 let: 106 mužů vs. 49 žen, od 65 let: 61 mužů vs. 72 žen).




Graf 3a: Zastoupení věkových kategorií **usmrcených osob** při nehodách s účastí chodců v roce 2020 s rozdělením dle pohlaví usmrcené osoby




Graf 3b: Zastoupení věkových kategorií **těžce zraněných osob** při nehodách s účastí chodců v roce 2020 s rozdělením dle pohlaví těžce zraněné osoby

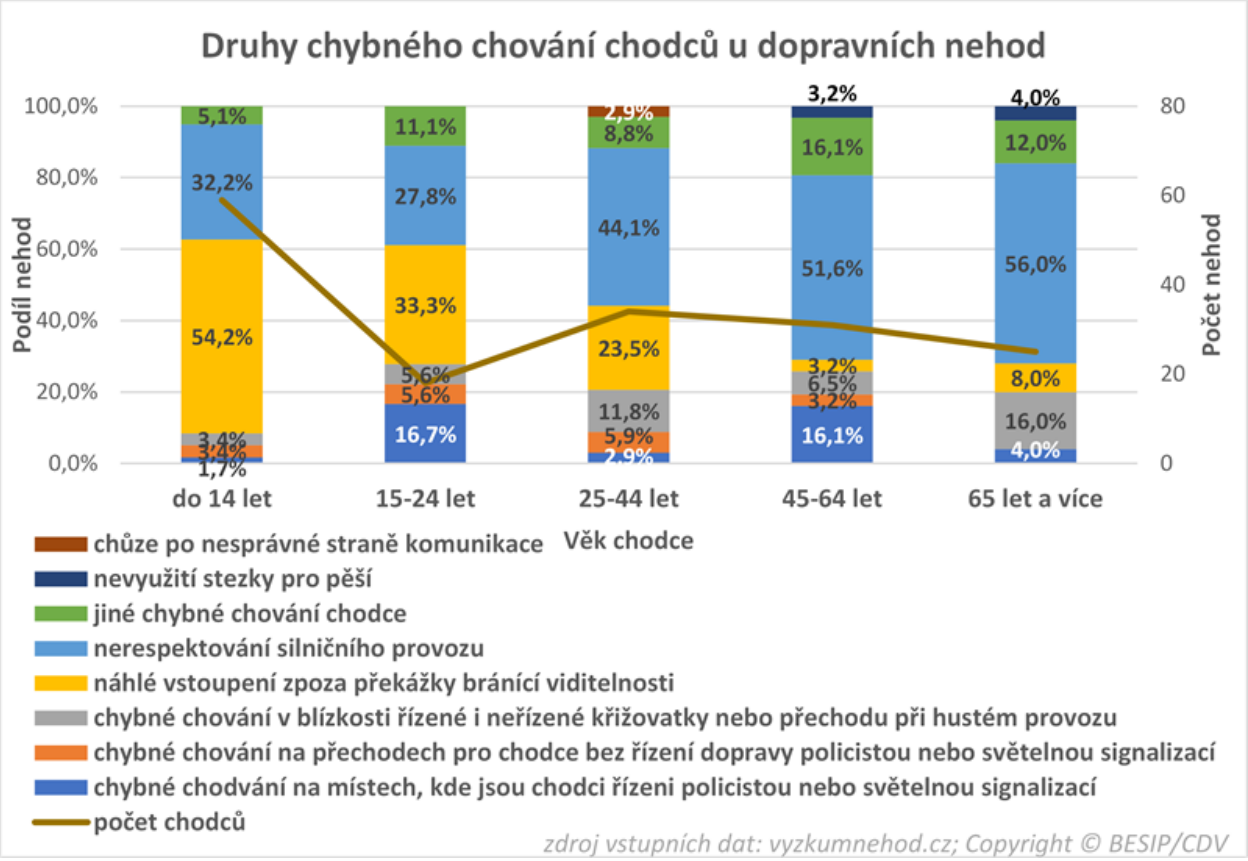
Mezi muži a ženami byl nalezen statisticky velmi vysoce významný rozdíl v počtu závažných následků zaznamenaných ve dne × v noci (viz tabulku 3): **v noci docházelo signifikantně častěji k usmrcení či těžkému zranění u mužů než u žen**. Podobný rozdíl byl nalezen u nehod v intravilánu × v extravilánu (viz tabulku 4): **v extravilánu docházelo k usmrcení či těžkému zranění u mužů signifikantně častěji než k témuž u žen**.

Tabulka 3: Pohlaví usmrcených nebo těžce zraněných osob při nehodách s účastí chodců v roce 2020 ve dne a v noci

| Pohlaví | Následky | | |
|---|---|---|---|
| | Ve dne | V noci | Celkem |
| Muž | 147 | 93 | 240 |
| Žena | 153 | 50 | 203 |
| Celkem | 300 | 143 | 443 |

Tabulka 4: Pohlaví usmrcených nebo těžce zraněných osob při nehodách s účastí chodců v roce 2020 v extravilánu a intravilánu

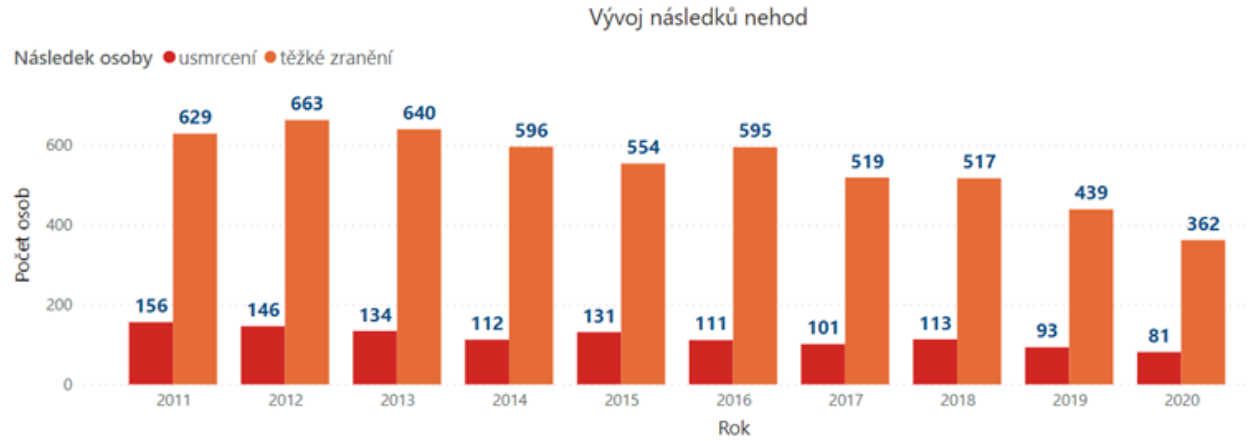
| Pohlaví | Následky | | |
|---|---|---|---|
| | Intravilán | Extravilán | Celkem |
| Muž | 195 | 45 | 240 |
| Žena | 188 | 15 | 203 |
| Celkem | 383 | 60 | 443 |



Graf 4: Druhy chybného chování chodců u dopravních nehod šetřených týmem HADN

## Aplikace Dopravní nehody v ČR

Nejen nehodovost chodců si lze snadno vyfiltrovat díky veřejně dostupné webové aplikaci Dopravní nehody v ČR (https://nehody.cdv.cz/). V detailu pak lze zjistit bližší informace jak z pohledu genderu, krajů ČR, druhu komunikací atd.



Graf 5: Vývoj počtu usmrcených a těžce zraněných chodců při nehodách v období let 2011–2020

---

https://www.ibesip.cz/getattachment/Pro-media/Clanky/Podzim-je-rizikovym-obdobim-pro-chodce-podili-se-n/iStock-182138065.jpg?lang=cs-CZ&width=800&height=552&ext=.jpg