

Tisková zpráva u příležitosti Světového týdne bezpečnosti silničního provozu OSN

Brno, 2. května 2017

Nepřiměřená rychlost je nejtragičtější příčinou dopravních nehod. Kdy u nás konečně změníme své chování?

V celonárodním dotazníkovém průzkumu provedeném Centrem dopravního výzkumu (CDV) přiznalo překračování nejvyšší dovolené rychlosti do 10 km v hodině průměrně 86 % respondentů. Těch, kteří jezdí ještě rychleji, bylo 66 %. Z výsledků vyplývá, že většina řidičů faktor nepřiměřené rychlosti stále podceňuje.

Rychlá jízda a nepřehledná dopravní situace

„Obzvláště nebezpečná je pak nepřiměřená rychlost ve směrových obloucích, to znamená zatáčkách, a v jejich bezprostředním okolí,“ vysvětluje Jiří Ambros z Centra dopravního výzkumu. Tato situace je kritická především na silnicích I. a II. třídy v extravilánu, tedy na území ležícím mimo zastavěné území obce.

Výzkumní pracovníci z Centra dopravního výzkumu se proto v rámci projektu SAMO zaměřili na ty části naší silniční sítě, které jsou z pohledu nehodovosti kritické. Doporučili je zřetelněji označit tak, aby byli řidiči na blížící se riziko včas upozorněni. Příkladem může být silnice u obce Kosov, kde se dlouhá zatáčka „ztrácí“ za horizontem. Je označena pouze vodorovným dopravním značením a směrovými sloupky. „Pro jasnější rozpoznatelnost je v tomto místě vhodné doplnit více vodicích tabulí s jednou šipkou a hustěji rozmístit směrové sloupky. Tato jednoduchá opatření přitom **nemusí být vůbec nákladná**. Výsledky několika těchto případů jsme předali Ředitelství silnic a dálnic, které s námi po celou dobu spolupracuje,“ doplňuje Radim Striegler z CDV.

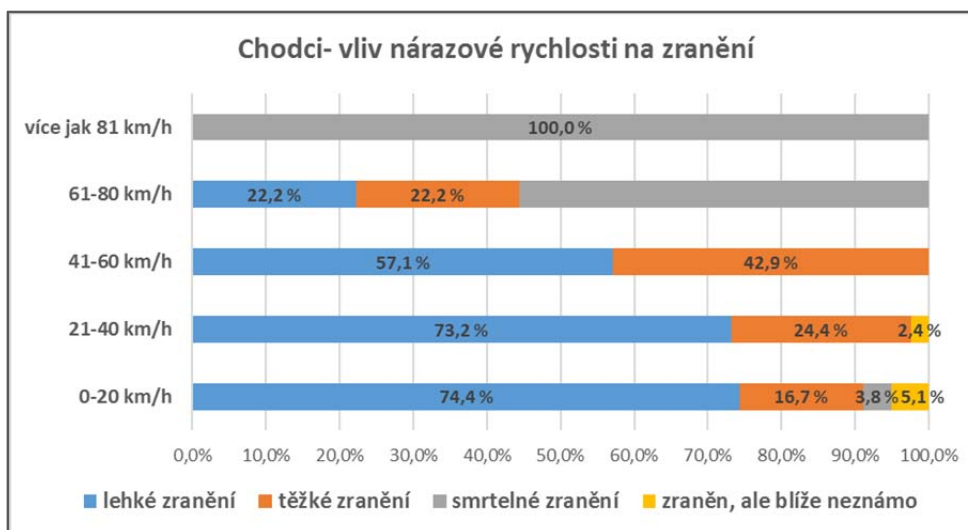


Zdroj: GoogleMaps

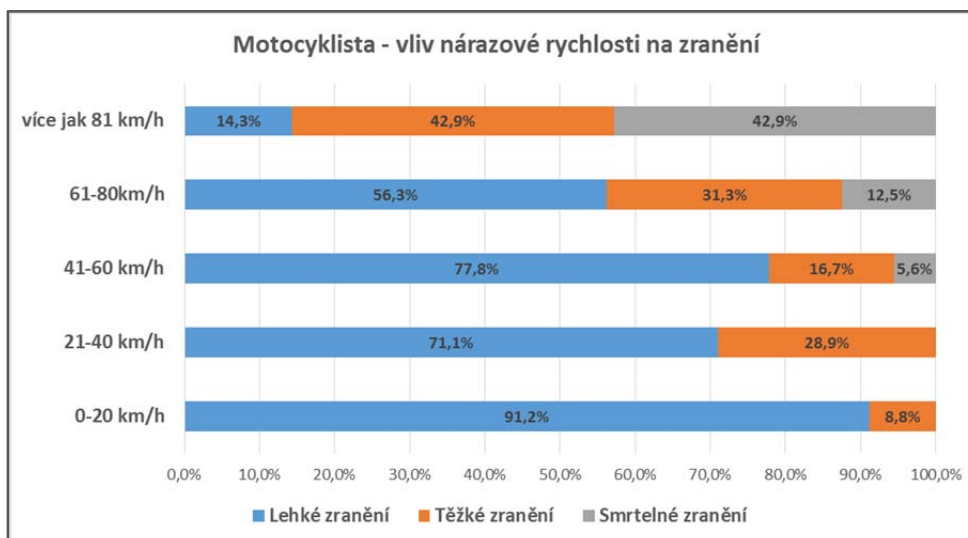


Riskantní jízda je nejtragičtější příčinou dopravních nehod

Policie ČR uvádí, že nepřiměřená rychlost jako příčina dopravních nehod v roce 2016 sice tvoří zhruba šestinu všech nehod, ale **podíl usmrcených při těchto nehodách je až 39 %**. Dodržování nejvyšší dovolené rychlosti často rozhoduje mezi životem a smrtí. Každá 73. nehoda končí jistou smrtí. „Nárazová rychlost má markantní vliv na závažnost zranění těch nejzranitelnějších účastníků silničního provozu - chodců, je také rozhodující u nehod s motocyklisty,“ doplňuje Jakub Motl z týmu Národního výzkumu dopravních nehod (CZIDAS) Centra dopravního výzkumu. Obecně lze konstatovat, že se zvyšující se nárazovou rychlostí roste pravděpodobnost těžkého nebo smrtelného zranění.



Zdroj: CZIDAS, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.



Zdroj: CZIDAS, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Takto vypadá poškozený motocykl po střetu s vozidlem a jeho přívěsným vozíkem. Motorkář se na místě dopravní nehody, kde byla dovolená rychlost 90 km/h, pohyboval rychlostí přes 150 km/h. Při střetu utrpěl devastující zranění, kterému na místě podlehl.





Pohled na poškozený motocykl a jeho tachometr
Zdroj: CZIDAS, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Frajeřina, stres, nuda

Zvláště rizikovou skupinou jsou mladí řidiči. Typickým příkladem jsou muži do 25 let. Chovají se daleko nebezpečněji než jiné skupiny řidičů a způsobují statisticky nejvíce nehod. Příčinou je jednak větší potřeba adrenalinu a vzrušení za volantem a také nedostatek zkušeností spojený s přeceněním vlastních schopností.

K rychlé jízdě řidiče svádějí také rovné a široké silnice. Paradoxně tak zvyšují riziko v dopravním provozu. „Lidé se na přehledných vozovkách začínají nudit a v důsledku toho zvyšují rychlost nebo se věnují dalším, potenciálně rušivým, činnostem. Proto je také na rovných a přehledných úsecích tolik dopravních nehod“. Jindy zase přetížení řidiči spěchají a v takové situaci se pochopitelně chovají rizikověji, než kdyby byli v klidu, uzavírá Veronika Kurečková, psycholožka z CDV.

Překračování dovolené rychlosti mimo obec

Podle zjištění Centra dopravního výzkumu dlouhodobě jezdí nejriskantněji řidiči v Karlovarském kraji. Dokazují to měření za léta 2014 – 2016. Uvedená procenta znázorňují počet překročení rychlosti z celkového počtu projetých vozidel na vybraných místech o více než 10 km/h.

| Překračování nejvyšší dovolené rychlosti o více než 10 km/h mimo obec | | | |
|---|-------|-------|-------|
| kraj | 2014 | 2015 | 2016 |
| Karlovarský kraj | 10,3% | 10,6% | 9,3% |
| Středočeský kraj | 6,0% | 7,2% | 11,9% |
| Jihočeský kraj | 8,7% | 6,0% | 8,9% |
| Olomoucký kraj | 7,7% | 4,4% | 11,5% |
| Plzeňský kraj | 7,6% | 5,0% | 9,3% |
| Královéhradecký kraj | 5,0% | 8,5% | 7,3% |
| Liberecký kraj | 10,1% | 3,3% | 5,3% |
| Vysočina | 8,7% | 3,6% | 5,3% |
| Moravskoslezský kraj | 7,2% | 4,3% | 5,9% |
| Jihomoravský kraj | 3,1% | 7,9% | 6,1% |
| Zlínský kraj | 2,7% | 6,6% | 7,2% |
| Pardubický kraj | 3,2% | 2,5% | 3,5% |
| Ústecký kraj | 1,8% | 2,2% | 3,1% |



Překračování povolené rychlosti v obcích

V obcích překračují rychlost nejvíce řidiči Moravskoslezského a hned za ním Plzeňského a Středočeského kraje.

| Překračování nejvyšší dovolené rychlosti o více než 10 km/h v obci | | | |
|---|------|------|------|
| kraj | 2014 | 2015 | 2016 |
| Moravskoslezský kraj | 5,7% | 5,9% | 8,2% |
| Plzeňský kraj | 7,8% | 3,7% | 7,5% |
| Středočeský kraj | 7,8% | 3,7% | 7,5% |
| Zlínský kraj | 6,2% | 6,0% | 4,7% |
| Karlovarský kraj | 2,8% | 7,2% | 6,5% |
| Královéhradecký kraj | 2,8% | 7,2% | 6,5% |
| Pardubický kraj | 2,8% | 7,2% | 6,5% |
| Jihomoravský kraj | 2,8% | 7,2% | 6,5% |
| Liberecký kraj | 7,5% | 2,7% | 5,4% |
| Vysočina | 7,5% | 2,7% | 5,4% |
| Ústecký kraj | 4,6% | 6,1% | 4,7% |
| Jihočeský kraj | 3,8% | 3,3% | 3,9% |
| Olomoucký kraj | 1,8% | 1,8% | 3,5% |

Doporučení Národní strategie bezpečnosti silničního provozu

V posledních letech se ve vývoji závažných následků u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí projevil velmi příznivý výsledek. Podíl usmrcených u nehod zaviněných nepřiměřenou rychlostí na celkovém počtu usmrcených osob činil v roce 2009 45,5 %, v roce 2015 poklesl na 35,8 %. Hlavní zásluhu na tomto příznivém výsledku má trvalá, systematická a cíleně zaměřená činnost dopravní policie, obecní policie a systematické měření rychlosti prostřednictvím kamerových systémů.

V Revizi a aktualizaci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu schválené v roce 2017 byly proto cíle nastaveny ještě ambiciózněji. Je nutno navázat na dosavadní výsledky a zaměřit se více na úsekové měření rychlosti, rozšířit možnost měření vozidel pomocí kamerového systému na dálnicích a snažit se naplnit ambicióznější kvantifikaci dílčích cílů.

Kontakt po odborného strážce:

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Ing. Jindřich Frič, Ph.D., ředitel, jindrich.fric@cdv.cz

Ing. Radim Striegler, vedoucí Oblast dopravních průzkumů a navrhování pozemních komunikací

radim.striegler@cdv.cz

Ing. Jiří Ambros, Ph.D., vedoucí Oblasti hodnocení bezpečnosti a strategií, jiri.ambros@cdv.cz

Kontakt po organizační strážce:

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Šárka Želinská, vedoucí úseku marketingu, tel. 778 737 336, e-mail: sarka.zelinska@cdv.cz

Na následující stránce najdete další odborné informace



Odborné informace k tématu:

Vývoj překračování rychlosti v jednotlivých krajích v letech 2014 – 2015

Zdroj: Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

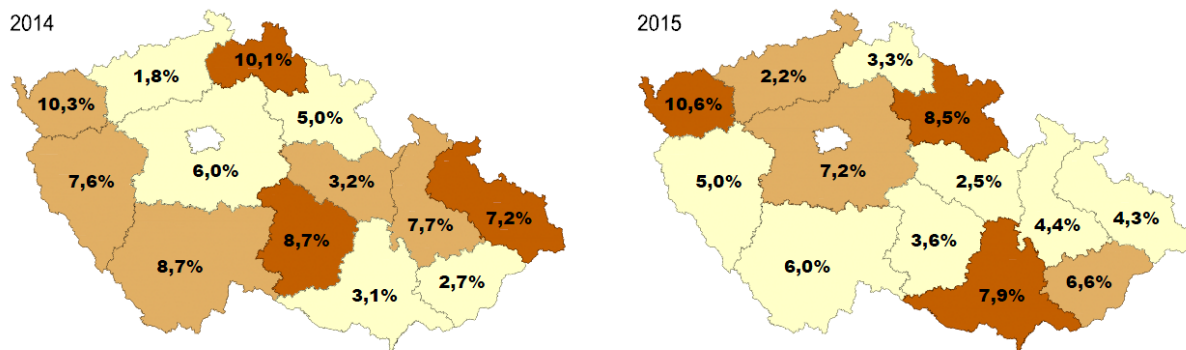
Rychlosti byly sledovány v souladu s certifikovanou metodikou¹ na základní síti 91 referenčních bodů. V každém ze 13 krajů (kromě Prahy) je umístěno 7 referenčních bodů. V extravilánu se jedná o 2 body na silnicích I. tříd a 2 body na silnicích II. tříd. V intravilánu se jedná o 3 body, každý bod je umístěn v obci jiné velikostní kategorie. Rychlosti jsou na těchto referenčních bodech sledovány v období března – června nebo září – listopad, v běžný pracovní den², v délce min. 24 hodin.

DODRŽOVÁNÍ NEJVYŠŠÍ DOVOLENÉ RYCHLOSTI³

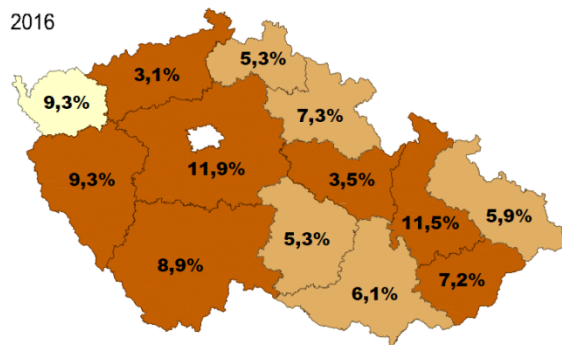
Extravilán – mimo obec

Číselný údaj vyjadřuje podíl vozidel překračujících nejvyšší dovolenou rychlost mimo obec k celkovému počtu zaznamenaných vozidel. Vzhledem k výběru referenčních bodů mimo obec je bráno překračování o 10 km/h při rychlosti vozidel vyšší, než 100 km.h⁻¹ pro vozidla do 3,5 t a autobusy. Pro ostatní vozidla 90 km.h⁻¹.

Z pohledu vývoje překračování nejvyšší dovolené rychlosti mimo obec o více než 10 km.h⁻¹ bylo překračování nejvyšší v roce 2016.



Mapy: Překračování nejvyšší dovolené rychlosti o více než 10 km.h⁻¹ mimo obec v letech 2014 a 2015



Mapa: Překračování nejvyšší dovolené rychlosti o více než 10 km.h⁻¹ mimo obec v roce 2016

¹ Metodika stanovení délky a rozsahu průzkumů chování účastníků silničního provozu s ohledem na efektivní vynakládání finančních prostředků, schválená Ministerstvem dopravy, č. j. 88/2014-710-VV/1.

² Běžný pracovní den – úterý, středa nebo čtvrtek, pokud jsou pracovními dny a pokud jim předchází i následuje pracovní den.

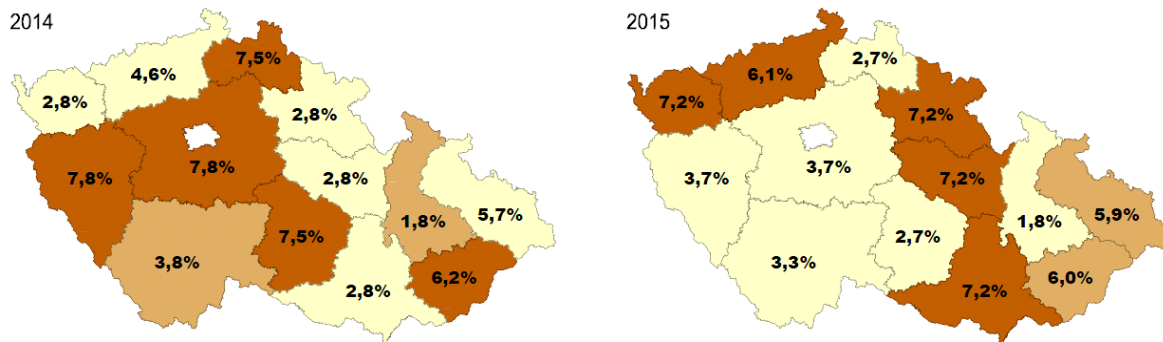
³ Data pro roky 2014-2015 jsou z projektu Rozšíření datové základny pro rozhodování o politice kampaní ke snížení nehodovosti na pozemních komunikacích, TAČR, program Omega, TD020127 a z dalších měření CDV. Data pro rok 2016 jsou z projektu Systémový nástroj hodnocení ekonomické efektivity a účelnosti projektů a programů (Fond zábrany škod), Česká asociace pojistitelů.



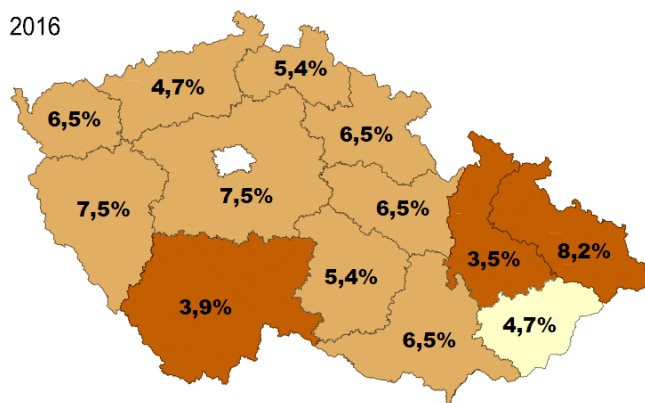
Intravilán – v obci

Číselný údaj vyjadřuje podíl vozidel překračujících nejvyšší dovolenou rychlost v obci, k celkovému počtu zaznamenaných vozidel. V obci je bráno překračování o 10 km.h⁻¹ při rychlosti vozidel vyšší než 60 km.h⁻¹

Také pro překračování nejvyšší dovolené rychlosti v obci o více než 10 km.h⁻¹ byl rok 2016 vyšší, ačkoliv hodnoty překračování byly u některých krajů střední.



Mapy: Překračování nejvyšší dovolené rychlosti o více než 10 km.h⁻¹ v obci v letech 2014 a 2015






Mapa: Překračování nejvyšší dovolené rychlosti o více než 10 km.h⁻¹ v obci v roce 2016

Legenda:

Nejnižší hodnota v kraji v letech 2014-2016
Střední hodnota v kraji v letech 2014-2016
Nejvyšší hodnota v kraji v letech 2014-2016

Legenda:

-  Nejnížší hodnota v kraji v letech 2014-2016
-  Střední hodnota v kraji v letech 2014-2016
-  Nejvyšší hodnota v kraji v letech 2014-2016

