

V Helsinkách a Oslu nezemřel vloni žádný cyklista ani chodec (a co Praha?)

11. 2. 2020, Brusel, tisková zpráva Evropské rady bezpečnosti dopravy (ETSC)

Dvě evropská hlavní města, Helsinky a Oslo, dosáhla v loňském roce milníku: žádný usmrčený chodec ani cyklista.

V Norsku nebylo usmrceno ani jedno dítě (pozn. 0-15 let). Tato země s 20 usmrčenými na milion obyvatel patří k nejbezpečnějším zemím v Evropě. Byl zde také evidován největší pokles usmrčených v důsledku dopravních nehod od roku 2010. Je tedy zřejmé, že i země, které již patří v uvedeném relativním srovnání na špici, se mohou neustále posouvat.

V Oslu byl vloni usmrčen jeden řidič automobilu, v Helsinkách pak jeden řidič auta a dva motocyklisté.

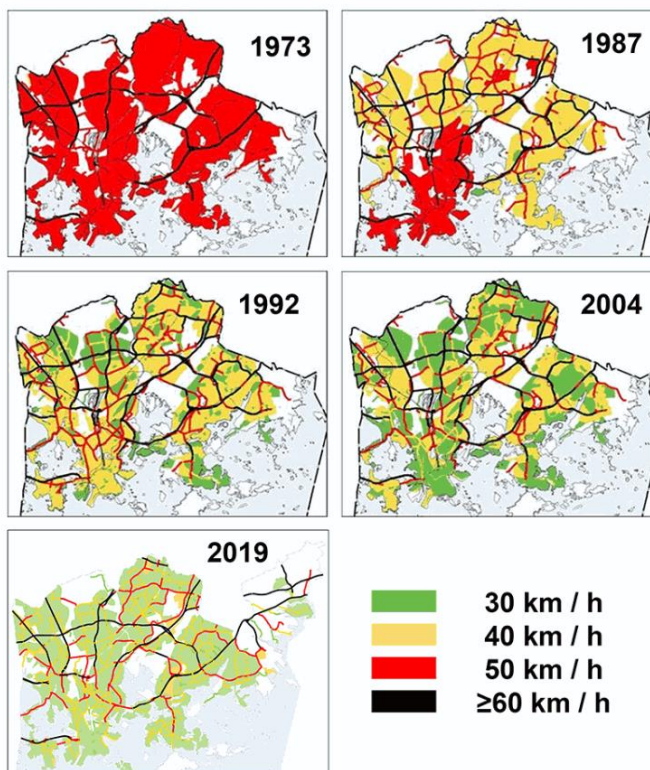
Oslo snížilo intenzity automobilové dopravy, zavedlo nižší rychlostní limity, zlepšilo infrastrukturu a zavedlo kolem škol tzv. „srdeční zóny“ (hjertesoner) pro zvýšení bezpečnosti.

Oslo i Helsinky uvádějí snížení rychlosti jako zásadní pro snížení fatálních následků nehod, neméně důležitá je také podpora cyklistiky.

V centru Helsinek je nyní většinou maximální dovolená rychlost 30 km/h (viz mapa s rychlostními limity v jednotlivých letech). V nových obytných oblastech jsou silnice navrženy tak, aby podporovaly nižší rychlosti. V ostatních oblastech jsou instalovány zvýšené přechody pro chodce a kruhové objezdy.

Antonio Avenoso, výkonný ředitel ETSC, poznamenal: „Evropské metropolitní oblasti mají nyní šablonu, kterou budou následovat, pokud nechtějí další usmrčené na svých silnicích. Postup Helsinek a Osla je důkazem filozofie VIZE NULA. Prostřednictvím maximálního úsilí, politické podpory, stanovených cílů a jasných odpovědností prokázali, že je možné dosáhnout toho, co se před padesáti lety zdálo nemožné. I když musíme snižovat také vážná zranění, je nutné ocenit výsledky, kterých tato města dosáhla.“

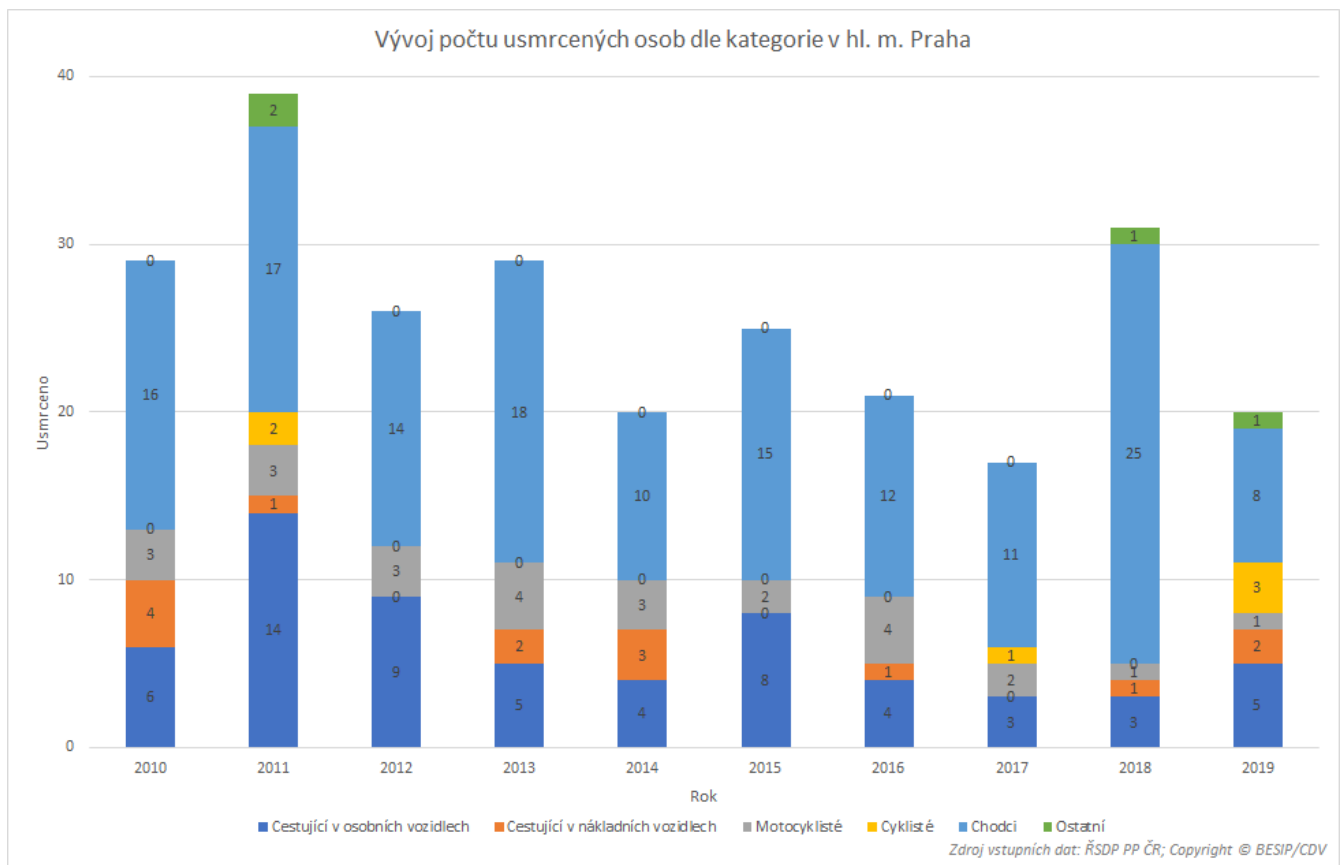
Zdroj: ETSC: Zero cyclist and pedestrian deaths in Helsinki and Oslo last year



Komentář Centra dopravního výzkumu, v. v. i.

V hl. m. Praze žije přibližně dvojnásobné množství obyvatel (1,319 mil.) než v Helsinkách (631 695) a Oslu (657 478). Zranitelní účastníci silničního provozu (chodci, cyklisté a také motocyklisté) jsou nedílnou součástí dílčích cílů Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 (dále jen „NSBSP“).

„Stěžejní z pohledu fatálních a závažných následků nehod na území hl. m. Prahy byli v uplynulých 10 letech chodci, kteří se na všech usmrcených podíleli 57 % a na všech těžce zraněných 50 %. Cyklisté pak 2 % na usmrcených a 7 % na těžce zraněných,“ říká Ing. Jindřich Frič, Ph.D., ředitel Centra dopravního výzkumu, v. v. i., a dodává: **„Téměř třetina usmrcených (31 %) a čtvrtina těžce zraněných (24 %) byla ve věku 65 let a starších. V roce 2019 bylo v hl. m. Praze usmrceno 20 osob, mj. 8 chodců a 3 cyklisté.“**



V rámci České republiky došlo v období 2011-2019 ve srovnání s obdobím 2001-2009 k poklesu počtu usmrcených osob o 46,3 %, o 42,0 % pak k poklesu v oblasti těžce zraněných osob. V hl. m. Praze došlo v oblasti usmrcených k poklesu o 54,2 %, v případě těžce zraněných o 50,8 % - ve srovnání s průměrem ČR se tak jedná o lepší výsledky.



#nepozornostzabiji & NESKÁKEJ MI POD KOLA

„V roce 2018 bylo na území hl. m. Prahy usmrceno 25 chodců, to je meziročně více než dvojnásobné množství. Tato bilance byla bez nadsázky katastrofální, proto bylo nutné bezodkladně jednat. V Praze v roce 2019 cílily přímo na chodce, mimo dalších doprovodných akcí s účastí příslušného krajského koordinátora BESIP, 2 poměrně velké kampaně. Z Fondu zábrany škod byla podpořena kampaň „**Nepozornost zabíjí**“. Kromě virální kampaně byly na nejnebezpečnějších křižovatkách nainstalovány pomníky a obrysy těl. Projekt upozornil na rizika, která hrozí v důsledku nesledování provozu při přecházení silnice. Ne vždy totiž musí jít o nepozornost řidičů. Tato kampaň získala v soutěži Effie cenu Grand Prix. Osvětová kampaň „**Neskákej mi pod kola!**“, kterou připravil Dopravní podnik hl. m. Prahy spolu s oddělením BESIP MD, Policií ČR a dalšími partnery, se pak zaměřila na prevenci srážek tramvají s chodci,“ říká Mgr. Tomáš Neřold, M.A., vedoucí samostatného oddělení BESIP Ministerstva dopravy.

V přepočtu na obyvatele má Praha ve srovnání s ostatními kraji České republiky méně usmrcených a těžce zraněných osob. Zatímco v loňském roce bylo usmrceno v České republice 51 osob na 1 mil. obyvatel, v Praze to bylo 15. Těžce zraněno pak bylo v ČR 198 osob na 1 mil. obyvatel, v Praze 87. „**Klíčovou kategorií z pohledu účastníků silničního provozu jsou pro nás v Praze jednoznačně chodci. Vloni se na všech usmrcených podíleli v Praze 40 %, zatímco v rámci České republiky "jen" 17 %.** I v letošním roce se budeme podílet na řadě preventivních aktivit. Přestože legislativní povinnost reflexních prvků platí za snížené viditelnosti jen mimo obec, důrazně doporučuji používat tyto ochranné prvky také v intravilánu. Je nutné, aby si účastníci silničního provozu uvědomili, že reflexní páska v rádech desetikorun zde není od toho, aby uchránila peněženku před pokutou policisty, ale aby ochránila to nejcennější, co máme, tedy především zdraví a v řadě případů také život. Není to však jen o viditelnosti, neméně důležitá je pozornost, a to nejen na straně řidičů motorových vozidel, ale také u chodců, kde zejména nepozornost v souvislosti s mobilními telefony také v řadě případů sehrála významnou roli v následcích dopravních nehod,“ uzavírá plk. Mgr. Bc. Jiří Zlý, MBA, ředitel služby dopravní policie.



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 zraněním chodců v roce 2019 je uvedena zde v [mapě](#).

Mezi nejčastější faktory přispívající ke vzniku nehod cyklistů patří nepozornost cyklistů a intoxikace alkoholem. **Nejčastěji dochází ke zranění cyklisty v oblasti horních a dolních končetin následované úrazy hlavy.** Při



závažnosti zranění **AIS 3+** (vážné zranění) **dominuje zranění hlavy**. Zranění cyklistů, kteří použili přilbu je v drtivé většině lehčího či středně těžkého charakteru. Lokalizace nehod s usmrcením a těžkým zraněním cyklistů v roce 2019 je uvedena zde v [mapě](#).

[1] Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020

[2] Hlubková analýza bezpečnosti silničního provozu (www.vyzkumnehod.cz)

[3] DOPRAVNÍ NEHODY V ČR (<https://nehody.cdv.cz/>)

Foto: Instagram

Ing. Lukáš Kadula, +420 778 888 359, lukas.kadula@cdv.cz

Oblast hodnocení bezpečnosti a strategií

Divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Líšeňská 33a, 636 00 Brno

