

Tisková zpráva

Brno, 24. listopadu 2022

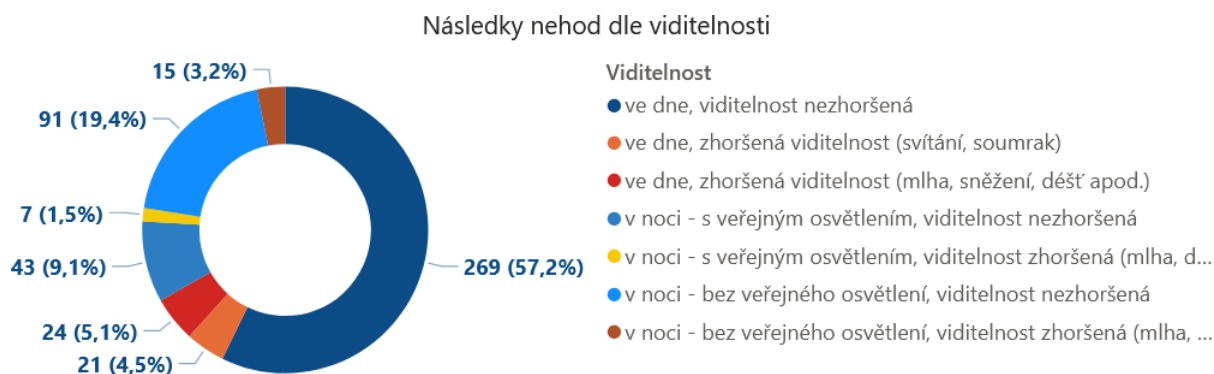
Na podzim a v zimě se zhoršuje viditelnost. Zpozornět by měli řidiči motorových vozidel i chodci

Nehodová čísla to jednoznačně dokazují. Při dopravních nehodách za snížené viditelnosti bylo v roce 2021 usmrceno 67 osob a těžce zraněno 165. A to i přesto, že dopravní provoz byl částečně utlumen z důvodu pandemie COVID-19.

Podle zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, § 2 je snížená viditelnost situace, kdy účastníci provozu na pozemních komunikacích dostatečně zřetelně nerozeznají jiná vozidla, osoby, zvířata nebo předměty na pozemní komunikaci, například od soumraku do svítání, za mlhy, sněžení, hustého deště nebo v tunelu.

Ve dne při nezhoršené viditelnosti došlo v minulém roce k 57,2 % usmrcení osob, zbývající podíly pak při ostatních podmínkách viditelnosti.

Počet usmrcených dle viditelnosti v roce 2021 v České republice:

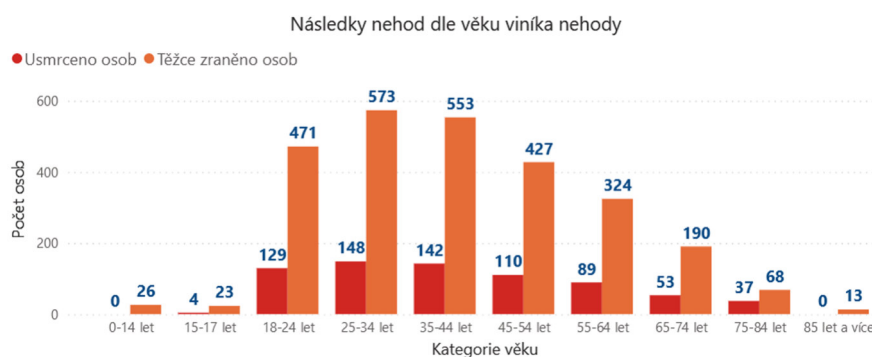


Snížená viditelnost se projevuje zejména na závažnosti dopravních nehod s účastí chodců, jak dokládá hloubková analýza nehod, kterou v okolí Brna již několik let provádí Centrum dopravního výzkumu, veřejná výzkumná instituce specializovaná na dopravní obory. „Při těchto podmínkách výrazně klesá možnost rozpoznání chodců řidiči motorových vozidel, což si však mnozí chodci neuvědomují. V noční době je podle našeho výzkumu podíl smrtelných zranění až 4krát vyšší oproti denní době,“ vysvětluje Jakub Motl z analytického týmu, který zkoumá příčiny dopravních nehod.

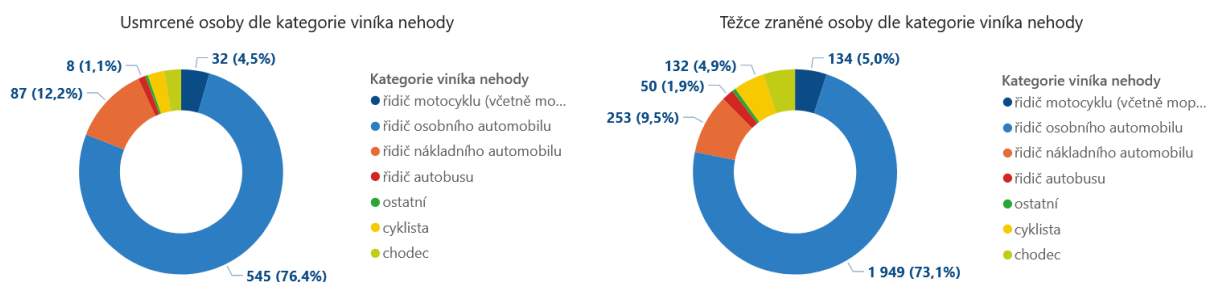
Kdo jsou hlavní viníci těchto dopravních nehod?

„Z dlouhodobého vývoje je patrné, že nejčastějšími viníky závažných následků dopravních nehod při zhoršené viditelnosti jsou **řidiči osobních automobilů ve věku 18 až 44 let**“, uvádí Ondřej Valach, vedoucí Oblasti strategií a analýz bezpečnosti Centra dopravního výzkumu. V období 2012 až 2021 bylo při dopravních nehodách se zhoršenou viditelností vinou řidičů této věkové skupiny usmrceno 419 osob (z celkového počtu 742, tedy 56,5 %) a těžce zraněno 1597 osob (z celkového počtu 2756, tedy 57,9 %). Vinou řidičů osobních automobilů při zhoršené viditelnosti bylo usmrceno celkem 545 osob (76,4 % z celkového počtu) a těžce zraněno 1949 osob (73,1 % z celkového počtu).

Následky nehod při zhoršené viditelnosti v období 2012 až 2021 dle věku viníka:



Usmrcené a těžce zraněné osoby při zhoršené viditelnosti v období 2012 až 2021 dle kategorie viníka:

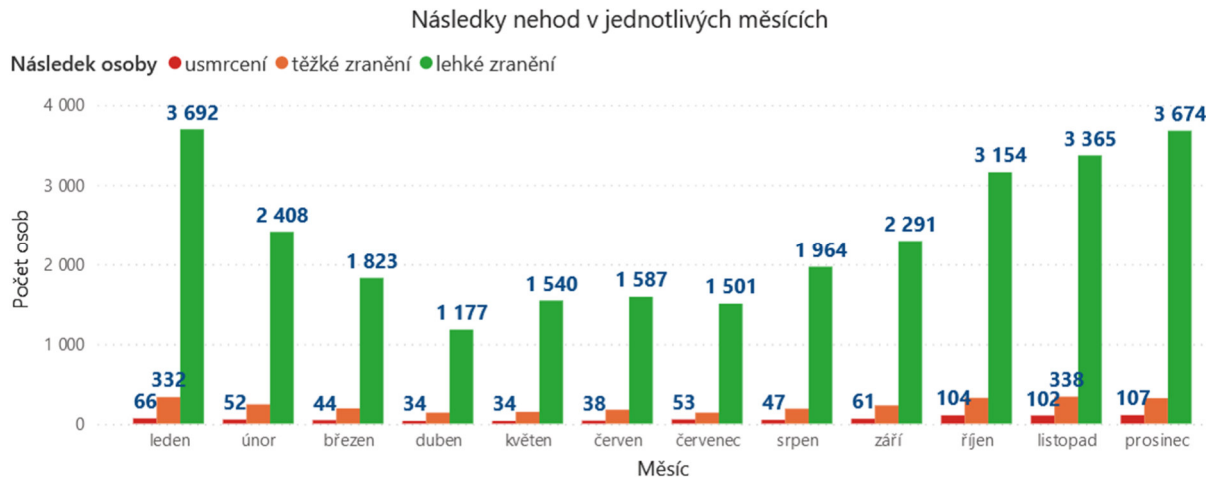


Jaký vliv má na nehodovost za snížené viditelnosti roční období?

Zvýšené množství následků nehod při zhoršené viditelnosti nastává **v podzimních a zimních měsících**. V tomto období jsou častější mlhy a je déle tma. Situaci navíc zhoršuje sníh, námraza a náledí.

V jarních a letních měsících, to znamená od března do srpna, je počet dopravních nehod podstatně nižší.

Následky nehod při zhoršené viditelnosti v období 2012 až 2021 dle jednotlivých měsíců



Na co si mají dát chodci pozor?

Chodci patří mezi nejzranitelnější účastníky silničního provozu. Následky střetu s vozidlem mají velmi vážné důsledky na jejich zdraví. Pro chodce platí zásada bezpečného pohybu na komunikacích, především za snížené viditelnosti a v noci: „**Vidět a být viděn**“. Zákon č. 361/2000 Sb., § 53 uvádí toto pravidlo: *Pohybuje-li se chodec mimo obec za snížené viditelnosti po krajnici nebo po okraji vozovky v místě, které není osvětleno veřejným osvětlením, je povinen mít na sobě prvky z retroreflexního materiálu umístěné tak, aby byly viditelné pro ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích.* K naplnění této zásady přispívá i používání reflexních a fluorescenčních materiálů na dopravním značení a oblečení.

Fluorescenční materiál zvyšuje viditelnost objektu při denním světle nebo za soumraku a nejčastěji se používá v barvě jasně zelené, žluté nebo oranžové. Fluorescenční (signální) barvy založené na absorpci a opětovém vyzařování elektromagnetického slunečního záření jsou však efektivní jen přes den (v noci svou funkci ztrácejí), a proto se obvykle kombinují s reflexními materiály zajišťujícími dobrou viditelnost ve tmě.

Reflexní materiály, na rozdíl od fluorescenčních, nemají nijak zvlášť výraznou barvu. Fungují na optickém principu zpětného odrazu světla (retroreflexe). Tato vlastnost způsobuje, že se světelné paprsky, dopadající na povrch reflexního materiálu, odrážejí s určitou účinností v úzkém kuželu zpět ve směru původního zdroje světla a jsou zaznamenány ve formě kontrastu s tmavým okolím. Při snížené viditelnosti nebo ve tmě lze tak zvýšit viditelnost objektu použitím reflexních materiálů, které odrážejí světlo zpět ke zdroji, až na vzdálenost 200 metrů. Jako reflexní prvky mohou sloužit: reflexní oblečení, vesty, reflexní pásky, odrazky, přívěsky, nášivky.

Viditelnost chodce závisí **na barvě jeho oblečení**. Nejhůře je na tom modrá barva, která je v noci vidět na přibližně 18 metrů (při standardním osvětlení světlomety auta) a červená barva, viditelná na 24 metrů. Trochu lépe jsou na tom chodci ve žlutém nebo bílém oblečení, kteří jsou vidět na vzdálenost 37, resp. 55 metrů. V porovnání s délkou brzděné dráhy, která při povolené rychlosti 90 km/h činí asi 40 metrů a s dráhou, kterou ujede auto, než řidič zareaguje (30 až 40 metrů) je však vidět, že viditelnost žádné barvy není dostatečná pro bezpečné zastavení.

Řešením je pouze použití reflexních materiálů a prvků na oblečení, které více než trojnásobně zvyšují viditelnost oproti bílému oblečení a až 10krát v porovnání s oblečením modrým. Řidič pak dokáže zaznamenat chodce nebo cyklistu s reflexními prvky až na vzdálenost 200 metrů, což je dostatečná vzdálenost na to, aby situaci správně analyzoval a potřebný manévr (zastavení, zpomalení nebo úhyb) provedl.



Proto je pro chodce zvláště důležité při chůzi mimo obec nebo na neosvětlených místech při soumraku i v nočních hodinách:

- používat reflexní prvky a to na správných místech, což umožňuje řidiči je včas rozeznat,
- tyto reflexní prvky je nejvhodnější upevnit na pohybující se části těla – zápěstí ruky, nohu, případně na tašku a vždy směrem do komunikace,
- pamatovat i na zadní část těla (při chůzi s baterkou nebo svítilnou v mobilním telefonu, kdy jsou vidět jen z přední části),
- k vyšší viditelnosti za tmy přispívá i světlé oblečení,
- pohybovat se na vozovce se zvýšenou pozorností, jak při přecházení, tak i při chůzi po krajnici.

Totéž, co pro chodce, platí i pro cyklisty.

Co odborníci doporučují řidičům?

Pro řidiče je důležité si uvědomit, že zejména v zimním období může být za zhoršených podmínek povrchu vozovky brzdná dráha podstatně prodloužena oproti stavu za normálních podmínek, proto i s touto možností je třeba počítat. Samozřejmostí je mít vždy v pořádku dálková, tlumená i mlhová světla. Opustí-li řidič vozidlo, kupříkladu z důvodu poruchy, měl by se pohybovat na komunikaci také pouze v reflexním oblečení.

Kontakty

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.

Ing. Ondřej Valach, vedoucí Oblast strategií a analýz bezpečnosti

e-mail: ondrej.valach@cdv.cz

RNDr. Jan Tecl, výzkumný pracovník, Divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií

jan.tecl@cdv.cz

Kontakt pro novináře:

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