

vyzkumnehod.cz: Smrt nepozorného chodce zachycena na videu

3. září 2019, Ostrava/Brno

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., (CDV) před letními prázdninami zveřejnilo první ze série smrtelných nehod (tisková zpráva k dispozici [zde](#)), kterými chce **apelovat na riziková chování jednotlivých účastníků silničního provozu**. „Na základě pozitivních ohlasů na první ze série videí, které bylo věnováno srážkám se stromy, **jsme vytvořili další díl, který tentokrát ilustruje, jak fatální vliv měla chvilková nepozornost chodce**,“ říká Ing. Jindřich Frič, Ph.D., ředitel CDV a dodává: „Jsme přesvědčení, že zveřejněním reálných záběrů závažných nehod, které máme k dispozici v rámci projektu Hlubková analýza dopravních nehod, přispějeme k osvětě, aby si každý účastník silničního provozu uvědomil, že zlomek vteřiny může mít pro něj, pro ostatní účastníky silničního provozu, rodinu, známé a další zcela bezprecedentní následky.“

CDV rozvíjí několik let projekt Hlubková analýza dopravních nehod. Dopravní nehody se zraněním jsou týmem specialistů na dopravní infrastrukturu, automobilovou techniku a psychologů detailně analyzovány. Z každé nehody se eviduje až 3 000 záznamů, jedním z cílů je spolupráce se subjekty, které výsledky výzkumu dále využívají. Jedná se o vlastníky nebo správce komunikací, konstruktéry dopravních prostředků, samostatné oddělení BESIP Ministerstva dopravy a další. „**Primárním úkolem je co nejpřesněji odhalit, jak a proč k dopravní nehodě došlo, jak střet probíhal a co udělat pro to, aby se již podobná nehoda nestala**,“ říká Ing. Veronika Valentová, Ph.D., ředitelka Divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií CDV a dodává: „Abychom složili celou mozaiku případu, potřebujeme podrobně analyzovat celý řetězec událostí, vedoucí ke vzniku dopravní nehody.“

Reálná nehoda chodce: Nepozornost s fatálními následky

Chodci patří k nejzranitelnějším účastníkům dopravních nehod. Oproti ostatním účastníkům silničního provozu nejsou při střetu ničím chráněni. Závažnost zranění chodce při střetu ovlivňuje celá řada faktorů, zejména střetová rychlost, střetová konfigurace, typ kolizního partnera, věk a fyzická kondice chodce apod. V řadě případů vzniku dopravní nehody mohou zabránit sami chodci. **Typickým rizikovým chováním chodce je náhlé vstoupení chodce do jízdního koridoru vozidla, zejména z oblasti zakrytého výhledu – např. zpoza stojících nebo zaparkovaných vozidel.** Jak dokládají výstupy z Hlubkové analýzy nehod, typicky k tomuto chování dochází např. v prostoru autobusových zastávek. Jednu z takovýchto situací, bohužel s fatálními následky, ilustruje [video](#). Jedná se o kombinaci simulace dopravní nehody s reálnými záběry z místa nehody. Mnohdy by stačil jeden pohled.



Spolupráce s BESIP

„**Exkluzivní výstupy z Hlubkové analýzy dopravních nehod využíváme dlouhodobě**,“ říká Mgr. Tomáš Neřold, M.A., vedoucí Samostatného oddělení BESIP Ministerstva dopravy a dodává: „Naprosto stěžejní jsou tyto poznatky pro tvorbu **strategie pro následující dekádu** (pozn. Strategie BESIP 2021-2030). Výstupy jsou předávány k využití mj. také krajským koordinátorům BESIP.“

Nejčastějším faktorem přispívajícím ke vzniku dopravní nehody mezi vozidlem a chodcem je nepozornost – ať už chodce nebo řidiče vozidla. U chodců je často přispívajícím faktorem vzniku dopravní nehody kromě



nezpozornosti rovněž **alkohol nebo vědomé nerespektování pravidel** silničního provozu. Chodci pod vlivem alkoholu často nejsou schopni adekvátně reagovat na situaci v silničním provozu ani ji správně vyhodnotit. Jejich chování je pro řidiče vozidla těžko předvídatelné.

Chodci: Dílčí cíl Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020

V období let 2012-2018 bylo usmrceno 848 chodců, tj. oproti stanoveným předpokladům Národní strategie bezpečnosti silničního provozu o 81 více (+11 %). **Těžce zraněno pak bylo 4 084 chodců**, o 125 více (+3 %).

Dílčí cíl NSBSP		2009	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2020	Období 2012-2018	
											Počet	Rozdíl
Chodci	Usmrcení	157	146	134	112	131	111	101	113	0	848	
	Usmrcení (předpoklad NSBSP)	157	131	123	116	109	102	96	90	80	767	81 11%
	Těžce zranění	729	663	640	596	554	595	519	517	0	4 084	
	Těžce zranění (předpoklad NSBSP)	729	649	624	600	577	555	489	465	421	3 959	125 3%

V roce 2018 bylo v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v ČR usmrceno 113 a těžce zraněno 517 chodců (historicky nejméně). Předpoklad NSBSP v oblasti uvedeného cíle nebyl v roce 2018 splněn.

Zásadní vliv na meziroční nárůst usmrcených chodců měla situace v hl. m. Praze, kde bylo usmrceno 25 chodců (81 % ze všech usmrcených osob), meziročně o 14 více. Výrazný nárůst (+8) byl evidován také v Jihomoravském kraji, kde bylo usmrceno 15 chodců. Nejvyšší meziroční nárůst těžce zraněných chodců (+12) byl evidován v hl. m. Praze (95 těžce zraněných chodců, podíl 52 % na všech těžce zraněných), resp. a Královéhradeckém kraji (26 těžce zraněných chodců).

Většina chodců byla usmrcena v noci. V období let 2005-2018 bylo usmrceno 58 % chodců právě v noci. V roce 2018 bylo v noci usmrceno 58 chodců (tj. 51 %), zatímco ve dne 55 chodců. Nejvyšší podíl usmrcených chodců v noci byl evidován v roce 2007 (67 %), naopak nejnižší v roce 2018 (51 %).

Při **zhoršené viditelnosti** bylo v roce 2018 usmrceno 18 chodců (9 ve dne a 9 v noci), tj. 16% podíl na všech usmrcených chodcích. Mimo obec pak bylo usmrceno 5 chodců (4 v noci a 1 ve dne). Při zhoršené viditelnosti bylo v roce 2018 těžce zraněno 83 chodců (51 ve dne a 32 v noci), tj. 16% podíl na všech těžce zraněných chodcích. Mimo obec pak bylo těžce zraněno 8 chodců (6 v noci a 2 ve dne).

[1] Hlubková analýza dopravních nehod; www.vyzkumnehod.cz

[2] CDV: [Analýza Chodci: Dílčí cíl Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020](#)

[3] CDV: [Informace o plnění NSBSP v roce 2018](#)

Pozn. Videá zcela záměrně neobsahují žádné informace o místě nebo čase dopravní nehody, stejně tak o konkrétních účastnících. Primárním cílem je upozornit na problémové oblasti z hlediska dopravní nehodovosti, resp. dopravních nehod se závažnými následky v návaznosti na Strategii BESIP 2021-2030.

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

