

Hlavní rizikové faktory

Publikováno: 7. 3. 2007

Mezi nejzávažnější rizikové faktory, ovlivňující zásadním negativním způsobem nehodovost, patří zejména:

- nepřiměřená rychlost
- nedání přednosti v jízdě (křižovatky, přechody pro chodce, železniční přejezdy)
- požití alkoholu a jiných drog
- nepoužití zadržných systémů
- nízká ochrana zranitelných účastníků

Nepřiměřená rychlost

Nepřiměřená rychlost je dlouhodobě hlavní příčinou dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel s následkem usmrcení. V roce 2006 došlo v ČR vlivem nepřiměřené rychlosti celkem k 25 892 dopravním nehodám (14,9 % z celkového počtu těchto nehod), při nichž bylo usmrceno celkem 420 osob (49,1 % z celkového počtu usmrcených). To dokazuje mimořádně vysokou pravděpodobnost usmrcení připadající na 1 nehodu tohoto typu (16,2 usmrcených na 1000 nehod následkem nepřiměřené rychlosti, zatímco celkově pouze 5,1 usmrcených na 1000 nehod v roce 2006).

Charakteristickým znakem dopravního provozu v ČR je stále nízké respektování maximální povolené rychlosti (podle průzkumu velká část řidičů soustavně překračuje rychlostní limity). Situace se částečně zlepšila po snížení maximální povolené rychlosti v obcích na 50 km/h v roce 1997, kdy došlo zejména v počáteční fázi ke značnému snížení počtu usmrcených v obcích. Současný stav však stále není uspokojivý. Zavedení mobilních radarů (po příkladu Francie) spolu s dalšími represivními opatřeními by mělo zlepšit současnou nepříznivou situaci.

Nedání přednosti v jízdě (křižovatky, přechody pro chodce, železniční přejezdy)

Nedání přednosti je druhou hlavní příčinou dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidel s následkem usmrcení. V roce 2006 došlo v ČR vlivem nedání přednosti celkem k 31 376 dopravním nehodám (18,0% z celkového počtu nehod), při nichž bylo usmrceno celkem 107 osob (12,5% z celkového počtu usmrcených). Pravděpodobnost usmrcení připadající na 1 nehodu tohoto typu (3,4 usmrcených na 1000 nehod) je sice nižší než celkový průměr, nicméně celkový počet těchto nehod a jejich následky zůstávají stále mimořádně varující. Nejvíce nehod z toho nastává na čtyřramenných a tříramenných křižovatkách.

V těchto nehodách došlo nejčastěji k porušení příkazu dopravního značení „Dej přednost v jízdě“ (10 135 nehod) nebo k nedání přednosti při přejíždění z pruhu do pruhu (4 643 nehod). Časté je také nedání přednosti při odbočování vlevo, porušení příkazu dopravního značení „Stůj, dej přednost v jízdě“ a jízda na červené světlo.

Pomoci ke zlepšení situace by mělo zvýšení dohledu nad dodržováním přednosti v jízdě, zejména zvýšení počtu instalovaných stacionárních zařízení pro odhalování jízd na červenou na vybraných křižovatkách.

Zvláštní pozornost je třeba věnovat ochraně chodců. V roce 2006 došlo k 816 nehodám následkem —

nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu, při nichž zahynulo 16 chodců. Riziko smrtelného úrazu chodce je zde velmi vysoké (19,6 usmrcených na 1000 nehod, celkem při srážce motorového vozidla s chodcem dokonce 42,4 usmrcených na 1000 nehod).

Dalším závažným důsledkem nedání přednosti v jízdě je srážka s vlakem na železničním přejezdu. V roce 2006 bylo zaznamenáno 262 nehod, při nichž bylo usmrceno 22 osob. Zde je riziko usmrcení mimořádně výrazné - 84,0 usmrcených na 1000 nehod!!

Požítí alkoholu a jiných drog

Požítí omamných prostředků značně snižuje schopnosti řidiče a je opět příčinou zvýšeného rizika nehod. I když v ČR (na rozdíl od mnoha jiných států) je uzákoněna nulová tolerance míry alkoholu, požívání alkoholu při řízení motorových vozidle zůstává stále velmi závažným problémem. V roce 2006 došlo pod vlivem alkoholu celkem k 6 807 nehodám (3,8 % celkového počtu), při nichž bylo usmrceno 42 osob (4,4 % celkového počtu). Riziko usmrcení je rovněž zvýšené oproti celkovému průměru nehod - 6,2 usmrcených na 1000 nehod). Nejrizikovější jsou přitom noční hodiny, obzvláště o víkendech.

Nepoužití zadržných systémů

Nepoužití zadržných systémů rovněž výrazně zvyšuje riziko smrtelného nebo těžkého úrazu při dopravní nehodě. V roce 2006 bylo riziko usmrcení neupoutaného řidiče při nehodě 12,7krát vyšší než u upoutaného, u spolujezdce na předním sedadle byl rozdíl 6,2násobný.

Rovněž v případě dětských zadržných systémů je výrazný rozdíl rizikovosti.

Nízká ochrana zranitelných účastníků

Nejrizikovější skupinou jsou senioři, mládež a také děti (viz kap. 4.3), kteří vyžadují zvláštní přístup ze strany ostatních účastníků (zvýšenou pozornost a ohleduplnost), stejně jako výchovu v rámci rizikových skupin.