

Nehodovost řidičů nákladních automobilů

Publikováno: 27. 9. 2020
CDV , BESIP MD

Nákladní vozidla jsou na dálnicích nebezpečnější více než na jiných komunikacích při nehodách. Zapříčiní 39 % nehod se smrtelnými následky a 27 % nehod s těžkým zraněním. Na tomto typu komunikace tedy mají nákladní vozidla vysoký podíl na nejzávažnějších následcích nehod. Nejhorším místem je úsek dálnice D1 kolem Brna, kde kamiony bourají častěji. Na silnicích 1. tříd se jako viníci podílí na nehodách s úmrtím 10 %, na silnicích 2. tříd 8 % a na silnicích 3. tříd 6 %.



„Mezi nejčastější příčiny usmrcení vinou řidičů nákladních automobilů patří **nevěnování se řízení** (16 usmrcených, 26% podíl) a **jízda po nesprávné straně** (7 usmrcených, 12% podíl)“, uvádí Mgr. Tomáš Neřold, M. A., vedoucí samostatného oddělení BESIP Ministerstva dopravy.

Na pozemních komunikacích bylo v roce 2019 usmrceno vinou řidičů nákladních automobilů 67 a těžce zraněno 182 osob.

„Došlo k meziročnímu nárůstu počtu usmrcených vinou řidičů nákladních automobilů o 12 osob (tj. + 22 %). Předpoklad pro rok 2019, který počítal s nejvýše 55 usmrcenými, tak splněn nebyl. V případě těžce zraněných vinou řidičů nákladních automobilů naopak došlo k meziročnímu poklesu o 43 těžce zraněných osob, tj. -19 %,“ říká Ing. Jindřich Frič, Ph.D., ředitel Centra dopravního výzkumu, v. v. i., (CDV).

Nejvíce závažných následků: řidiči ve věku 45-54 let

„**Vinou řidičů nákladních automobilů věkové kategorie 45-54 let bylo usmrceno 21 a těžce zraněno 58 osob.** Téměř každá 3. usmrcená osoba (26 %) tak v této věkové kategorii byla usmrcena viníkem ve věku 45-54 let, obdobná situace byla evidována také v oblasti těžce zraněných, kde tito řidiči dosáhli podílu (15 %). **Z pohledu praxe v řízení zavinili nejvíce fatálních nehod (12 usmrcených a 33 těžce zraněných) řidiči nákladních automobilů s praxí v řízení nad 30 let od udělení řidičského oprávnění,**“ doplňuje Mgr. Tomáš Neřold, M. A..



Nejvíce nehod zavinili řidiči vozidel kategorie N1 (do 3,5 t)

„**V uplynulém roce 2019 zavinili řidiči nákladních automobilů kategorie N1 (do 3,5 t) celkem 5 099 nehod, což představuje 46 % ze všech evidovaných nehod řidičů nákladních automobilů. Počet usmrcených vinou těchto řidičů činil 35 osob, tj. 52 % z celkových 67. Těžce zraněno pak bylo dalších 96 osob (53 % ze všech těžce zraněných vinou řidičů nákladních automobilů),**“ dodává Neřold.

Nejvíce osob bylo vinou řidičů nákladních automobilů usmrceno (20) a těžce zraněno (61) na silnicích I. tříd. Z pohledu směrových poměrů bylo nejvíce osob usmrceno (40) a těžce zraněno (89) na přímých úsecích.

Mezi nejčastější příčiny usmrcení vinou řidičů nákladních automobilů patří **nevěnování se řízení** (16 usmrcených, 26% podíl) a **jízda po nesprávné straně** (7 usmrcených, 12% podíl).

Krajské srovnání

Nejvíce usmrcených bylo vinou řidičů nákladních automobilů evidováno ve Středočeském kraji (10). Naopak nejnižší počet byl evidován v krajích Plzeňském a Karlovarském (shodně 1 usmrcená osoba). Nejvyšší podíl na všech usmrcených (35 %) byl evidován v hlavním městě Praze. **Nejvíce těžce zraněných bylo evidováno ve Středočeském kraji (31), nejméně naopak v kraji Karlovarském (3).** Nejvyšší podíl těžce zraněných osob vinou řidičů nákladních automobilů potom zaznamenal kraj Olomoucký (13 %).



Hlubková analýza dopravních nehod

„U řidičů nákladních vozidel je obdobně jako u řidičů osobních vozidel nejčastějším přispívajícím faktorem nepozornost (40 %), kdy se řidič věnuje jiným činnostem než řízení vozidla nebo je jeho pozornost zaměřena na jiné, v danou chvíli méně důležité, činnosti související s řízením,“ uvádí Ing. Veronika Valentová, Ph.D., ředitelka Divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií CDV. Dalšími faktory přispívajícími ke vzniku nehod nákladních vozidel je např. nepřiměřená rychlost (17 %), tedy zejména nepřizpůsobení rychlosti parametrům vozovky nebo dynamickým vlastnostem vozidla, a také nesprávné vyhodnocení situace (10 %) např. chybný odhad vzdálenosti nebo rychlosti jiného účastníka. Při střetu s nákladním vozidlem je signifikantně vyšší pravděpodobnost vzniku vážného zranění.



Novela zákona 361/2000 Sb. o silničním provozu

K předcházení vážných nehod nákladních vozidel na dálnicích a silnicích pro motorová vozidla by měla přispět novela zákona o silničním provozu, kterou schválila vláda a bude se jí zabývat Poslanecká sněmovna. Novela zavádí u nákladního vozidla povinnost dodržet bezpečný odstup minimálně 50 metrů při rychlosti nad 50 km. Za porušení tohoto pravidla by řidič nákladního vozidla mohl dostat 4 body a přísnější finanční sankci než dnes.

Nově v novele zákona o silničním provozu:

(3) Řidič motorového vozidla o maximální přípustné hmotnosti převyšující 3 500 kg, jízdní soupravy, jejíž celková délka přesahuje 10 m, zvláštního vozidla nebo autobusu, musí při jízdě na dálnici nebo silnici pro motorová vozidla rychlostí vyšší než 50 km.h-1 ponechat za vozidlem jedoucím před ním vzdálenost alespoň 50 metrů; povinnosti podle odstavců 1 a 2 tím nejsou dotčeny.

Projekty zaměřené na profesionální řidiče

Řidičský simulátor autobusu a nákladního vozidla

CDV se dlouhodobě zabývá výzkumem lidského faktoru v dopravě. Kromě plnění výzkumných úkolů, provádí také výcvik a evaluaci dopravního chování řidičů autobusu a nákladního vozidla prostřednictvím řidičského simulátoru. Ten je vybaven originální kabinou nákladního vozidla usazenou na pohybové základně věrně simulující skutečnou jízdu včetně otřesů a náklonů vozidla.

Všechny ovládací a zobrazovací prvky přístrojové desky a interiéru kabiny jsou plně funkční, stejně jako pedály a řadicí páka, která umožňuje automatické či manuální řazení. Simulátorové zařízení je rovněž vybaveno monitory fyziologických funkcí, které synchronně s ostatními údaji o jízdě zaznamenávají průběžné hodnoty vybraných fyziologických projevů daného řidiče. Bližší informace jsou k dispozici zde: <https://www.shopcdv.cz/cs/ridicky-simulator-autobusu-a-nakladniho-vozidla>.



V uplynulých letech byly z [Fondy zábrany škod](#) podpořeny např. projekty Sdružení automobilových dopravců ČESMAD BOHEMIA, z.s., které se zaměřují na profesionální řidiče.

Řidič profesionál nebourá, aneb začínáme u sebe (2020)

Projekt je zaměřen na opatření směřující k odstranění příčin nehod zaviněných řidiči profesionály. Realizuje informační a neformálně edukační aktivity s cílem upozornit profesionální řidiče nákladních vozidel všech kategorií na jejich rizikové chování včetně nevěnování se silničnímu provozu a přispět tak k jeho zmírnění či eliminaci.

Snížení nehodovosti zahraničních řidičů nákladních vozidel (2019)

Jedná se o jeden z prvních projektů, který je zaměřený na zahraniční řidiče těžkých nákladních vozidel a jejich edukaci (zvýšení informativnosti). Projekt je zároveň i vhodnou alternativou k represivnímu přístupu. Nehody jízdních souprav představují kromě škod na majetku a zdraví také výraznou překážku v provozu.

Mobilní aplikace - pomocník profesionálních řidičů k bezpečnější jízdě (2018)

Projekt, jehož cílem je zajistit pro profesionální řidiče interaktivní aplikaci na vyhledání a aktivní doporučení vhodného místa k vykonání předepsaného odpočinku. Bližší informace zde: <https://skoleni.prodopravce.cz/tir-parking>.



Rozpoznání agresivní jízdy řidičů velkých vozidel (2017)

Informační kampaň zaměřená na rozpoznání agresivní jízdy řidičů velkých vozidel ostatními účastníky silničního provozu a na zvýšení kooperace účastníků silničního provozu.

Evropa zavede opatření v oblasti bezpečnosti nákladních vozidel

Čtvrtina (25 %) úmrtí na silnicích v Evropské unii je podle Evropské rady bezpečnosti dopravy důsledkem nehody s účastí nákladního vozidla.

Podle nové analýzy přišlo v roce 2018 o život 3 310 lidí při silničních nehodách zaznamenaných policií s účastí těžkého nákladního vozidla (HGV) s hmotností 3,5 tun nebo více, a to ve 27 zemích EU v roce 2018. Ve stejném roce bylo usmrceno 2 630 lidí při nehodách s účastí lehkého nákladního vozidla (LGV) s hmotností nižší než 3,5 t.

V loňském roce se EU dohodla na zvýšení minimálních bezpečnostních norem pro nové nákladní automobily od roku 2026 například tím, že **umožní řidičům snadněji vidět další účastníky silničního provozu prostřednictvím větších čelních skel a průhledných panelů ve dveřích a vyžadováním systémů detekce chodců a cyklistů**. Bližší informace jsou k dispozici [zde](#).

Detailní analýza k nákladním automobilům je k dispozici na stránkách iBESIP.cz v sekci Statistiky.

Tomáš Neřold

vedoucí samostatného oddělení BESIB

Ministerstvo dopravy