

Vliv zavedení přednosti chodců na přechodech pro chodce na vznik jejich smrtelných úrazů a zranění při dopravních nehodách s řidiči vozidel

Influence of introduction of pedestrian priority on pedestrian crossings on occurrence of their fatal injuries in road accidents with car drivers

Čapek M.

Policie České republiky

Summary

The target of the study is to carry out the comparison of the risk of fatal injuries and injuries sustained by pedestrians on pedestrian crossings after the validation of the law No. 361/2000 Code, i.e. the introduction of the pedestrian priority on pedestrian crossings against drivers of cars in the Czech Republic.

The risk of injuries and fatal injuries to pedestrians on pedestrian crossing in road accidents is severalfold higher after the introduction of their priority against car drivers than before the introduction of the pedestrian priority.

The data used in this study are based on exact police statistics mapping pedestrian accidents on pedestrian crossings with car drivers and recording deaths and types of pedestrian injuries. The work follows the number of injuries on crossings in the year 2000, i.e. in the period before the introduction of pedestrian priority, and in the years 2001 and 2002, i.e. in the period after the introduction of pedestrian priority against car drivers.

The results show an actually increased number of fatal injuries on pedestrian crossings after the validation of the law No. 361/2000 Code. However, according to foreign experience, it is a temporary increase and the number of accidents and injuries will drop rapidly in next years.

Key words: Security - pedestrian - priority - injury - crossing - communication - law

Souhrn

Cílem studie je provést komparaci rizika smrtelných úrazů a zranění chodců na přechodech pro chodce po uvedení do praxe zákona č. 361/2000 Sb., tj. zavedení jejich přednosti na přechodech pro chodce s dobou před zavedením přednosti chodců na přechodech pro chodce před řidiči vozidel v ČR.

Riziko zranění a smrtelných úrazů chodců na přechodech pro chodce je po zavedení jejich přednosti před řidiči vozidel při dopravních nehodách několikanásobně vyšší než před zavedením přednosti chodců.

Údaje, jež jsou využity v této studii, vycházejí z přesných policejních statistik, které mapují nehody chodců na přechodech pro chodce s řidiči vozidel a zaznamenávají úmrtí a druhy zranění chodců. V práci je sledován počet úrazů na přechodech v roce 2000, tedy v období ještě před zavedením přednosti chodců a v období let 2001 a 2002, tedy v období po zavedení přednosti chodců na přechodech pro chodce před řidiči vozidel.

Výsledky prokazují skutečně zvýšený počet smrtelných úrazů na přechodech po zavedení do praxe zákona č. 361/2000 Sb. Podle zahraničních zkušeností se však jedná

o situaci přechodnou a lze předpokládat, že v dalších letech dojde k prudkému poklesu počtu nehod i úrazů.

Klíčová slova: bezpečnost - chodec - přednost - zranění - přechod - komunikace - zákon

Důvodem zavedení přednosti chodců byla především snaha iniciátorů o vytvoření podmínek, které by zlepšily bezpečnost chodců na přechodech. Několik podstatných změn přinesl zákon číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, který nabyl účinnosti 1. ledna 2001. Problematiky chování na přechodech se týkají zejména paragrafy:

§ 5 odst. 1 písm. h), který ukládá řidiči, s výjimkou řidiče tramvaje, povinnost umožnit chodci, který je na přechodu pro chodce nebo jej zřejmě hodlá použít, nerušené a bezpečné přejetí vozovky, proto se musí řidič takového vozidla přibližovat k přechodu pro chodce takovou rychlostí, aby mohl zastavit vozidlo před přechodem pro chodce a pokud je to nutné, je povinen před přechodem pro chodce zastavit vozidlo.

§ 54 odst. 3, který stanoví, že chodec nesmí vstupovat na přechod pro chodce nebo na vozovku, přijíždějí-li vozidla s právem přednosti jízdy. Nachází-li se na přechodu pro chodce nebo na vozovce, musí neprodleně uvolnit prostor pro projetí těchto vozidel – zde je na místě podotknout, že podle ustanovení tohoto zákona nemusí vozidlo, které má právo přednostní jízdy, používat sirénu, ale pouze modré přerušované světlo. V rámci Evropské unie je problematika bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích řešena i v jednom ze základních dokumentů unie - v Maastrichtské smlouvě a je součástí Koncepce evropské dopravní politiky členských států Evropské unie, tj. bezpečnost provozu na pozemních komunikacích patří do I. Pilíře, tj. společné politiky Společenství.

Základními dokumenty Evropské unie v oblasti bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích jsou zejména:

- *Směrnice Rady č. 91/439/EHS, o řidičských průkazech, novelizovaná směrnicemi Rady č. 94/72/ES, 96/747/ES, 97/26/ES a 2000/56/ES – tato poslední směrnice není dosud aplikována*
- *Bílá kniha – Evropská dopravní politika pro rok 2010*

Cílem studie je provést komparaci rizika smrtelných úrazů a zranění chodců na přechodech pro chodce po uvedení do praxe zákona č. 361/2000 Sb.

Hypotéza - riziko zranění a smrtelných úrazů chodců na přechodech pro chodce je po zavedení jejich přednosti před řidiči vozidel při dopravních nehodách několikanásobně vyšší než před zavedením přednosti chodců.

Údaje, jež jsou využity v této práci, samozřejmě vycházejí z přesných policejních statistik, které mapují nehody chodců na přechodech pro chodce s řidiči vozidel a zaznamenávají úmrtí a druhy zranění chodců. V práci je sledován počet úrazů na přechodech v roce 2000, tedy v období ještě před zavedením přednosti chodců a v období let 2001 a 2002, 2003 a částečně v roce 2004, tedy v období po zavedení přednosti chodců na přechodech pro chodce před řidiči vozidel.

Vzhledem k tomu, že je známa přesná statistika smrtelných úrazů a zranění chodců na přechodech pro chodce, je použita nepřímá metoda porovnání dvou souborů účastníků dopravních nehod zemřelých a zraněných při dopravních nehodách na přechodech pro chodce po zavedení jejich přednosti na přechodech s obdobím před zavedením jejich přednosti nejlépe vyčíslitelnou metodou. Samotné

soubory jsou získané ze statistik Policie ČR. Jedná se o soubory dopravních nehod chodců na přechodech pro chodce s řidiči vozidel za období roku 2000, tedy období před zavedením přednosti chodců a za období roku 2001 a 2002, 2003 a částečně 2004, tedy období po zavedení přednosti chodců na přechodech pro chodce. Soubory jsou rozděleny podle jednotlivých krajů a také podle újmy chodce na zdraví při

dopravní nehodě. Je zde poté uveden i celkový výsledek za celou Českou republiku.

Výsledky získané za Českou republiku, které jsou uvedeny v posledních řádcích tabulek, byly v rámci statistického zpracování hodnoceny dle průměrného koeficientu růstu.

Tab. 1 - Nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu – počet nehod

Rok	2000	2001	2002	2003	2004 (do října)
Hlavní město Praha	138	251	236	200	202
Středočeský kraj	13	48	40	40	34
Jihočeský kraj	27	25	44	20	38
Západočeský kraj	14	38	27	26	28
Severočeský kraj	22	36	58	48	60
Východočeský kraj	35	75	73	57	64
Jihomoravský kraj	85	143	120	87	84
Severomoravský kraj	45	90	67	78	119
Česká republika	379	706	665	556	629

Tab. 2 - Nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu – počet usmrcených chodců

Rok	2000	2001	2002	2003	2004 (do října)
Hlavní město Praha	5	9	5	3	4
Středočeský kraj	0	2	1	1	0
Jihočeský kraj	0	2	1	0	0
Západočeský kraj	0	0	0	2	0
Severočeský kraj	0	0	3	0	2
Východočeský kraj	0	1	3	1	2
Jihomoravský kraj	1	7	6	2	3
Severomoravský kraj	0	2	1	2	3
Česká republika	6	23	20	11	14

Tab. 3 - Nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu – počet zraněných chodců

Rok	2000	2001	2002	2003	2004 (do října)
Hlavní město Praha	142	244	236	204	207
Středočeský kraj	13	48	41	38	34
Jihočeský kraj	28	20	46	20	43
Západočeský kraj	12	42	28	25	28
Severočeský kraj	21	42	59	49	63
Východočeský kraj	36	77	71	57	63
Jihomoravský kraj	84	136	112	91	82
Severomoravský kraj	44	92	65	79	120
Česká republika	380	701	658	563	640

Počet nehod zapříčiněných nedáním přednosti chodci na vyznačeném přechodu se zvyšoval v letech 2000-2003 v průměru o 13,62 % ročně. V tomto údaji není zachycen vliv roku 2004, neboť jde pouze o část roku a tento údaj tak není časově souměřitelný.

Počet nehod zapříčiněných nedáním přednosti chodci na vyznačeném přechodu s následkem usmrcení chodce se zvyšoval v letech 2000-2003 v průměru o 22,39 % ročně. V tomto údaji není zachycen vliv roku 2004.

Počet nehod zapříčiněných nedáním přednosti chodci na přechodu s následkem zranění chodce se zvyšoval v letech 2000-2003 v průměru o 14 % ročně. V tomto údaji není zachycen vliv roku 2004 (viz výše).

Nepodařilo se nám přesně detekovat počet nehod na přechodech zaviněných chodci, protože by se jednalo o údaje nepřesné, neuvádíme tento jev tabulkách. Lze však předpokládat, že 30-35 % nehod na přechodech je zaviněno chodci.

Ze všech druhů dopravy je doprava po silnici nejnebezpečnější a nejnákladnější z hlediska zmařených lidských životů. Jedná se rovněž o zranění a zmařené životy na přechodech pro chodce, kdy zde došlo k dopravní nehodě chodce s řidičem vozidla. Vzhledem k tomu, že silniční nehody jsou často vnímány jako něco, co

představuje součást dnešního života, vyvolaly zvláště silnou reakci teprve nedávno. Jak jinak bychom mohli vysvětlit relativní akceptování třeba právě nehod chodců na přechodech pro chodce s řidiči vozidel, když počet usmrcených a zraněných se neustále zvyšuje. Jedním z důvodů, proč je funkce chodníků a pěších tahů při navrhování prostředí a dopravy tak podceňována, je neznalost všeobecných a speciálních podmínek pěšího provozu na ulicích. Je to proto, že bývají při výzkumech dopravy opomíjeny. Je známo, že skoro polovina všech zaměstnaných cestuje do zaměstnání pěšky. Přitom jsou pěšky vykonávány další cesty jako například k zastávkám hromadné dopravy atd. V těchto číslech nejsou zachyceny cesty k vozidlům individuální dopravy, které statisticky nemohou být zachyceny. Jestliže připočteme provoz jízdních kol a jeho hodnoty pro celé město, můžeme říci, že nemotorová doprava – v závislosti na velikosti města – zahrnuje zhruba 40 - 50 % všech ekonomicky činných obyvatel. Bohužel i jen letmé pozorování provozu na ulicích našich měst nás dokáže přesvědčit, že pěší pohyb se často mění v pochybné dobrodružství. Dobrodružství, často prokládané překonáváním překážek v podobě nejrůznějších zábradlí podél tramvajových ostrůvků, slalomem mezi jedoucimi automobily či ignorování

podchodů, přechodů pro chodce nebo nadchodů.

Nejčastější příčinou nehod chodců zůstává neopatrné, náhlé vstoupení do vozovky z chodníku a nesprávné zhodnocení dopravní situace. U nehod zaviněných chodci nelze opomenout ani vliv alkoholu.

Jak to vypadá nyní, když právě chodci mohou požívat podstatně větší ochrany na vyznačených přechodech? Jako chodci méně riskujeme? Dáváme řidičům vůbec šanci, aby nám přednost mohli dát? Jak? Zcela prostě tím, že dáme včas najevo, že přejít chceme, že si včas uvědomíme délku brzdné dráhy blížícího se vozu, potřebné k jeho zastavení, a neskočíme mu do cesty bezprostředně před kapotu.

Rozhodně se nesmíme domnívat, že chodec má na přechodu „absolutní přednost“. Z uvedeného zákona vyplývá totiž chodcům celá řada povinností – § 54 odst. 3 stanoví vždy např. na vyznačeném přechodu povinnost chodce dát přednost vozidlu s právem přednosti jízdy, nesmí vstupovat na přechod pro chodce nebo na vozovku bezprostředně před blížícím se vozidlem - chodec musí dát vždy přednost tramvaji.

Nachází-li se chodec na přechodu pro chodce nebo na vozovce, musí neprodleně uvolnit prostor pro projetí těchto vozidel – zde je na místě podotknout, že podle ustanovení tohoto zákona nemusí vozidlo, které má právo přednosti jízdy, používat sirénu, ale pouze modré přerušované světlo. Jak vyplývá z výše uvedených ustanovení zákona, chodec v České republice na vyznačených přechodech pro chodce neřízených světelnou signalizací absolutní přednost nemá. Náhlé vstoupení do vozovky i na vyznačeném přechodu bez rozhlédnutí nebo na velice krátkou vzdálenost před přijíždějícím vozidlem může mít pro chodce velice vážné, často fatální následky. Naopak řidič motorového vozidla musí zajistit nerušený a bezpečný pohyb chodce na přechodu. Proto se musí přibližovat k přechodu pro chodce takovou rychlostí, aby mohl zastavit vozidlo před přechodem.

Chodci si musí uvědomit, že přechod pro chodce může být i na pozemní komunikaci s více jízdními pruhy. Tady je zvlášť nutno dbát zvýšené opatrnosti. Řidiči vozidel při souběžné jízdě před přechodem pro chodce by měli počítat s tím, že mohou mít zakrytý výhled na chodce přecházejícího po přechodu souběžně s jedoucím vozidlem. Z uvedeného je patrné, že přecházení přes pozemní komunikaci má i podle nové právní úpravy svá pravidla pro obě základní skupiny účastníků silničního provozu - motorizované a nemotorizované. Ti první by si měli uvědomit, že ne vždy jsou za volantem, ale pohybují se i pěšky, a ti druzí, že fyzikální zákony, ovlivňující například brzdnu dráhu vozidla, nelze zrušit. Proto je na místě vzájemná tolerance a respekt.

Pokud pak chodci nevyužijí přechodu, podchodu nebo nadchodu, přelézají ochranné zábradlí či přecházejí na červenou, pokoušejí se kvalifikovaně o sebevraždu.

Na základě zahraničních a současných i našich zkušeností, kde pravidlo vyšší tolerance vůči chodcům platí již delší dobu, se doporučuje, aby se chodec, než vstoupí na vozovku:

- zastavil před přechodem a rozhlédl se na obě strany,
- navázal oční kontakt s řidičem přijíždějícího vozidla a tím se přesvědčil, že jej řidič vidí,
- vstupoval na přechod tam, kde má dostatečný rozhled,
- nevynucoval si právo přednosti za každou cenu.

Řidičům vozidel je doporučováno:

- dodržovat nejvyšší dovolenou rychlost a v blízkosti přechodů pro chodce rychlost vozidla snížit,
- sledovat pohyb chodců v blízkosti přechodů a věnovat zvýšenou pozornost chování dětí a seniorů,
- dodržovat bezpečnou vzdálenost mezi vozidly.

Je nezbytně nutné zajistit:

- zpřísnění dohledu nad dodržováním bezpečnosti silničního provozu v souvislosti s dopravní problematikou;
- lepší řešení při stavbě komunikací a v nich umístěných přechodů pro chodce z hlediska bezpečnosti;
- zpřísnění sankcí při ohrožení chodce na přechodu pro chodce, kdy toto je opomíjeno a sankce je používána většinou, až když dojde ke střetu chodce s vozidlem;
- zavést širokou osvětu veřejnosti s využitím médií.

Místo toho, aby nový zákon přinesl kýžený efekt v lepší bezpečnosti chodců na přechodech pro chodce, přinesl nový zákon pro chodce větší rizika. Je nutné se zamyslet, zda tvůrce zákona něco při jeho tvorbě neopomněl, nebo zda jen něco podcenil. Podle výsledků studie jednoznačně podcenil skutečnost, že při přednosti chodců budou tito méně opatrní při přecházení přechodů pro chodce a hlavně, že z případné srážky s motorovým vozidlem vždy mnohem hůř vyjde postižený chodec. Nic mu pak již nemusí být platné, že měl na přechodu přednost. Toto si mnoho lidí neuvědomuje.

Základní povinnost – dát na přechodu přednost chodcům nám prostě musí přejít do krve, tak jako je tomu v jiných zemích, kde je již po léta zcela běžná. Pak bude narůst nehod se všemi následky klesat!

LITERATURA

1. Hořín, J.: Zajišťování bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích v mezinárodních orgánech a institucích a v některých vyspělých evropských státech
2. <http://www.win.aa> statistiky nehody zprávy test sestavy p4122022txt 5. 5. 2003
3. <http://www.cdv.cz> text oblasti bsp zajbezpr. htm 5. 5. 2003
4. Komise Evropských společenství, Bílá kniha – Evropská dopravní politika pro rok 2010 10. 5. 2003
5. Rokytová, J.: Typologický katalog dopravních nehod, <http://www.cdv.cz> text oblasti bsp tkdn htm 5. 5. 2003
6. Skácal, L.: Rozbor nehodovosti států, <http://www.cdv.cz> text oblasti bsp hdnso htm 5. 5. 2003
7. Zákon číslo 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích 5. 5. 2003

Čapek Martin
a.mates@seznam.cz