

11. Použití ochranných bezpečnostních prvků u účastníků dopravních nehod

Řidiči nepřipoutaní bezpečnostním pásem tvořili v roce 2011 polovinu všech „nechráněných“ obětí dopravních nehod

Bezpečnostní prvky mají za cíl zmírnit následky na zdraví účastníků případných dopravních kolizí. Vezmeme-li v úvahu pouze použití bezpečnostních pásů ve vozidlech a ochranné helmy u motocyklistů a cyklistů, pak z více než 125 tis. účastníků všech Policií evidovaných nehod v ČR v roce 2011 jich 9,2 tis. utrpělo újmy na zdraví, aniž by při nehodě byli chráněni těmito prvky. Tímto způsobem na silnicích zemřelo na dvě stovky osob, téměř 29 % veškerých obětí dopravních nehod.

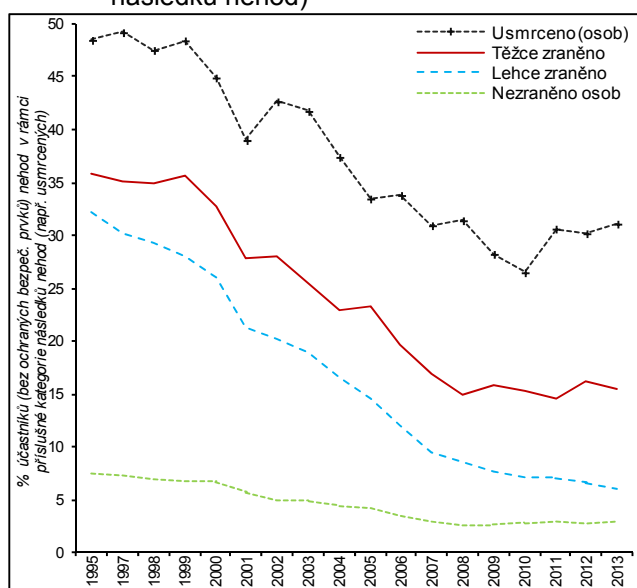
Téměř polovinu „nechráněných“ obětí tvořili nepřipoutaní řidiči osobních automobilů, další pětinu ukrojily rovnoměrným dílem jejich spolujezdci nepřipoutaní na předním, resp. zadním sedadle. Vysoký byl i počet obětí cyklistů bez ochranné přilby (45). K obětem, kterým bylo možné předejít lze zařadit i téměř padesát zemřelých chodců v noční době mimo obec, a to především na silnicích 1. a 2. třídy především v podzimním a zimním období (kdy je větší pravděpodobnost výskytu zhoršené viditelnosti).

Užití bezpečnostních prvků (např. oblečení), které činí chodce při pobytu za zhoršené viditelnosti čitelnějším, zatím není povinné, tudíž není možné z běžných statistik zjistit, kolik chodců utrpělo následky na zdraví vlivem své nedostatečné viditelnosti.

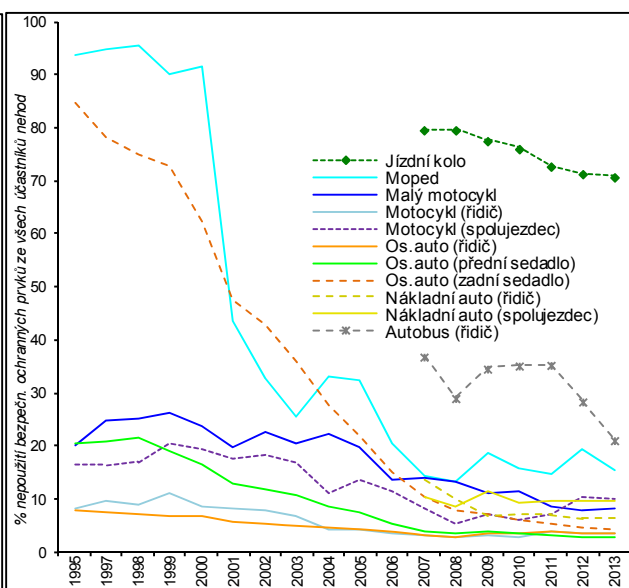
Nošení přilby u řidičů mopedů a malých motocyklů – havárií bez přilby bylo v roce 2000 téměř 45 %, v roce 2013 asi 10 %

Nedostatečná vlastní ochrana účastníků silničního provozu má vedle úmrtí na svědomí i vysoký počet zraněných. V roce 2011 nepoužilo výše uvedené jednoduché bezpečnostní prvky 21 % těžce zraněných a 17 % lehce zraněných osob. Využití bezpečnostních prvků u účastníků silničního provozu se nicméně v posledních letech postupně rozšiřuje, můžeme tak nepřímou soudit alespoň podle snižující se váhy nepřítomnosti ochranných prvků u drtivé většiny skupiny účastníků nehod (vyjma spolujezdců nákladních automobilů). Za poslední dekádu výrazně poklesl podíl spolujezdců v osobních automobilech nepřipoutaných bezpečnostními pásy, a to především na zadním sedadle (z 62 % v roce 2000 na 5 % v roce 2011). Hluboký pokles byl zaznamenán také u havarujících osob na mopedech a malých motocyklech, kterých v roce 2000 bylo bez přilby téměř 45 %, loni „pouze“ desetina.

Graf č. 102 Vývoj podílu (%) „nechráněných“ účastníků* nehod ze všech účastníků nehod v ČR (v rámci příslušných kategorií následků nehod)



Graf č. 103 Vývoj podílu (%) použití bezpečnostních ochranných prvků (pásy, přilby) dle nejvýznamnějších účastníků nehod v ČR



*S ohledem na dostupnost údajů v celé časové řadě jsou zahrnuti jen osoby na motocyklech a v osobních autech. Tato skupina tvořila v roce 2013 více než 78 % všech účastníků dopravních nehod v ČR.

Pramen: Policejní prezidium ČR, vlastní výpočty

V obcích se účastníci silničního provozu chrání méně

Méně často byly bezpečnostními prvky chráněny osoby zúčastněné při nehodách v intravilánu obcí, což souvisí s odlišným charakterem části jízd (na kratší vzdálenost, po dobře známých místních komunikacích).

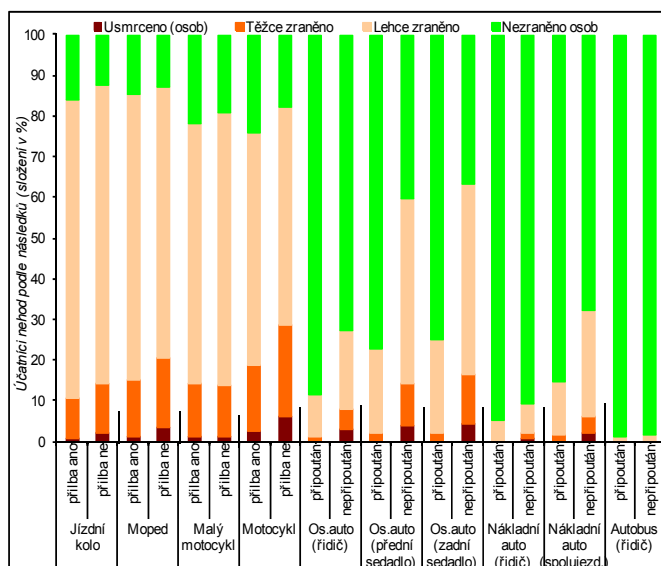
Výjimku ovšem tvoří nehody v Praze, jejichž účastníci byli vybaveni ochrannými prvky častěji než i u nehod mimo obce (především cyklisté a motocyklisté). Tato skutečnost nepochybně souvisí s vysokou intenzitou provozu v metropoli. Dosud nízké použití ochranné přilby u cyklistů odráží fakt, že vyjma dětí není tento ochranný prvek povinný a rovněž i to, že cyklisté častěji využívají málo frekventované silnice nižších tříd, případně se pohybují mimo silniční síť.

Ochranné prvky souvisejí nejen s důsledky dopravních nehod, ale i s jejich příčinami

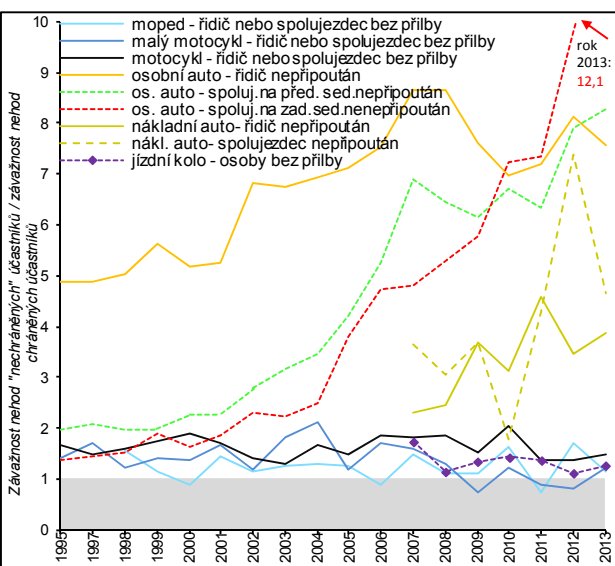
Efekt použití bezpečnostních pásů, příp. ochranné přilby je patrný při porovnání závažnosti nehmotných následků nehod. Lépe chránění řidiči i spolujezdcí vyvážnou z dopravních kolizí mnohem častěji bez zranění, příp. se zraněními méně závažnými. Tento pozitivní efekt se nejvíce uplatňuje u řidičů silnějších motocyklů a všech spolujezdců v osobních automobilech, mimo obce také u řidičů osobních aut. Pozitivní efekt lze vysledovat u všech hlavních skupin účastníků silničního provozu, v intravilánu i mimo něj.

Ochranné prvky ve vozidlech nesouvisí pouze s důsledky nehod, ale i s jejich příčinami. Lze předpokládat, že mezi osobami, které nepoužívají tyto prvky, se častěji vyskytují řidiči s agresivním či nezodpovědným způsobem jízdy (mladí řidiči, osoby pod vlivem návykových látek), kteří jsou svým chováním častěji vystaveni riziku nehod, vč. těch nejzávažnějších.

Graf č. 104 **Struktura (%) nejvýznamnějších účastníků nehod na silnicích ČR dle jejich následků období 2009-2013**



Graf č. 105 **Srovnání závažnosti nehod* „s“ a „bez“ použití ochranných bezpečnostních prvků dle kategorie jejich účastníků v ČR**

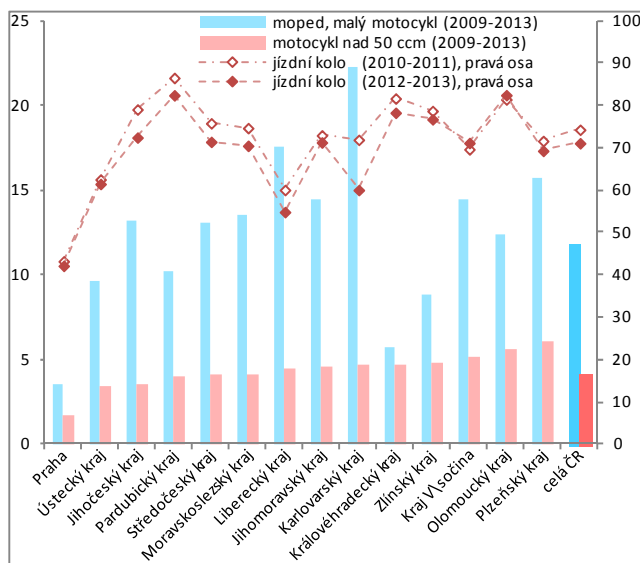


*Závažnost nehod je vyjádřena % podílem usmrčených a těžce zraněných účastníků nehod na celkovém počtu osob zúčastněných při nehodách

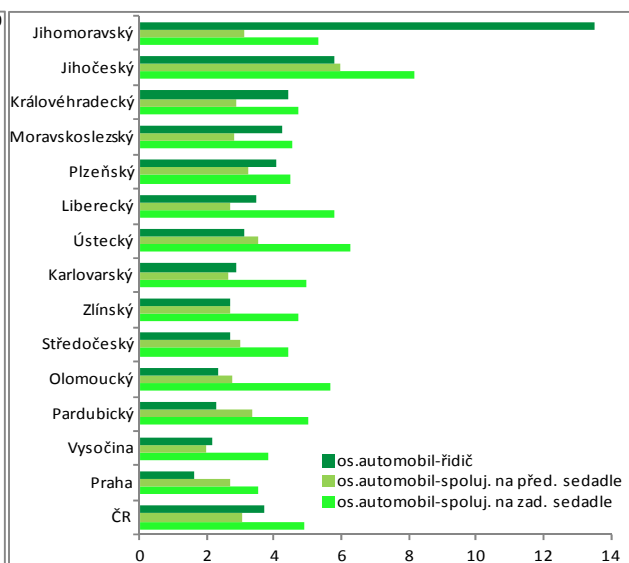
Pramen: Policieji prezidium ČR, vlastní výpočty



Graf č. 106 **Podíl účastníků nehod v krajích, kteří neměli ochranné bezpečnostní prvky cyklisté a motocyklisté, 2010-11, resp. 2012-13**

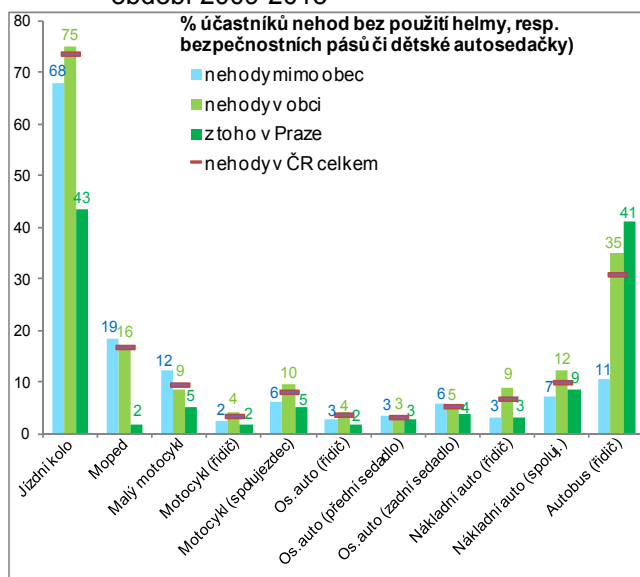


Graf č. 107 **Podíl účastníků nehod v krajích, kteří neměli ochranné bezpečnostní prvky řidiči a spolujezdci v os. aut., 2010-2013**



Pramen: Policejní prezidium ČR, vlastní výpočty

Graf č. 108 **Podíl účastníků nehod v ČR, kteří neměli ochranné bezpečnostní prvky období 2009-2013**



Pramen: Policejní prezidium ČR, vlastní výpočty

Graf č. 109 **Vývoj podíl účastníků vybraných skupin „nechráněných“ účastníků nehod v Praze, ostatních obcích a mimo obce**

