

Celkový počet dopravních nehod se meziročně zvýšil o 1%

Na silnicích kraje Vysočina, včetně úseku dálnice D1 procházejícího Vysočinou, policisté Krajského ředitelství policie kraje Vysočina v loňském roce vyšetřovali celkem 4 411 dopravních nehod, při nichž bezprostředně (do 24 hodin) po dopravní nehodě zemřelo 35 osob. Při loňských dopravních nehodách se 114 osob těžce zranilo a dalších 1 507 osob utrpělo lehká zranění.

Vývoj dopravní nehodovosti v našem kraji zaznamenal v meziročním srovnání nárůst o 24 dopravních nehod, což vyjadřuje jednoprocentní nárůst. Následky ale vykazují výrazné meziroční zvýšení v počtu úmrtí. Počet úmrtí bezprostředně po dopravní nehodě se zvýšil ve srovnání s rokem 2017 o šest případů, což vyjádřeno procenty představuje nárůst o 21 procent. Počet těžkých zranění se snížil o sedmnáct procent (pokles o 24 případů) a počet lehkých zranění se zvýšil o devět procenta (nárůst o 120 případů).

Hmotná škoda způsobená na havarovaných vozidlech a dalším majetku dosáhla částky 280 753 000 korun a byla vyšší o sedm procent ve srovnání se škodou způsobenou při nehodách v roce 2017.

Ve 200 případech loni policisté při vyšetřování nehod zjistili, že řidiči před jízdou požili alkoholické nápoje a ve čtyřech případech byli řidiči pod vlivem omamných a psychotropních látek. Poměrně časté byly případy, že dechové zkoušky u řidičů vykazovaly hodnoty vyšší než dvě promile alkoholu, kdy výjimkou loni nebyly ani hodnoty přesahující tři promile alkoholu.

Hlavní příčiny dopravních nehod jsou dlouhodobě neměnné. Na příčinách dopravních nehod se loni v největší míře podílel nesprávný způsob jízdy (1 809 nehod), nepřiměřená rychlost jízdy (860 nehod), nedání přednosti v jízdě (300 nehod) a v neposlední řadě také nesprávné předjíždění (52 nehod). Na 32 dopravních nehodách se podílela technická závada.

Největší počet dopravních nehod zavinili loni v našem kraji řidiči osobních vozidel – 1 693 dopravních nehod. Za nimi následují řidiči nákladních vozidel – zavinili 566 dopravních nehod, řidiči autobusů zavinili 22 nehod, motocyklisté zavinili 90 nehod, cyklisté 92 nehod a řidiči traktorů zavinili 22 nehod. V 557 případech řidič od nehody ujel. Jedná se většinou o dopravní nehody na parkovištích u obchodních, sportovních či kulturních center nebo na parkovištích v centrech měst či na sídlištích.

V roce 2018 došlo opět meziročně k nárůstu dopravních nehod zaviněných zvěří, a to o 1 117 šetřených věcí. Loni policisté dokumentovali celkem 1 327 případů střetů vozidel s lesní zvěří. V působnosti Krajského ředitelství policie kraje Vysočina se jedná o dlouhodobý jev.

V průběhu loňského roku se také stalo velké množství dopravních nehod proto, že řidiči zbytečně hazardovali, při jízdě se nechovali dostatečně ohleduplně a nepočínali si opatrně. Typickým příkladem jsou zbytečné dopravní nehody, které se stanou za snížené viditelnosti, zejména při ranních a večerních mlhách. Vjede-li řidič do úseku s mlhou, měl by okamžitě snížit rychlost vozidla, samozřejmě s ohledem na vozidla jedoucí za ním. Měl by zvětšit vzdálenost od vozidla, které jede před ním, zapnout mlhová světla, zvýšit svoji pozornost a plně se věnovat řízení. Při jízdě v mlze je více než jindy důležité mít zajištěný dobrý výhled z vozidla, a také být dostatečně viditelný pro ostatní účastníky silničního provozu. To předpokládá mít v naprostém pořádku osvětlení vozidla.

Zákon o provozu na pozemních komunikacích stanoví, že řidič musí rychlost jízdy přizpůsobit mimo jiné i povětrnostním podmínkám, a smí jet jen takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit vozidlo na vzdálenost, na kterou má rozhled. Musí jet takovou rychlostí, aby byl schopen zastavit před nenadálou překážkou, a tou může být odstavené vozidlo, předmět na silnici, chodec, cyklista.

Velice opatrně se musí řidiči chovat při předjíždění a nepředjíždět v případě, kdy nemohu bezpečně dokončit předjíždění. Mohlo by se totiž stát, že se nestačí včas a bezpečně zařadit a pak hrozí nebezpečí čelního střetu s protijedoucím vozidlem. V mlze je mnohem obtížnější orientace, řidič může snadno přehlédnout dopravní značku nebo minout odbočku. Řidiči se také mohou orientovat podle vodorovného dopravního značení. Při jízdě těsně při pravém okraji vozovky ale musí počítat s nebezpečím, že se tam může objevit chodec, cyklista, odstavené vozidlo nebo jiná překážka,

Mezi další zásady patří dodržovat bezpečnou vzdálenost od vpředu jedoucího vozidla, které právě kvůli nenadálé překážce může prudce zabrzdit. Dojde-li při jízdě v mlze k poruše vozidla, doporučuje se dojet pokud možno na parkoviště nebo zastavit zcela mimo silnici. Pokud to není možné, měl by se řidič snažit odstavit vozidlo co nejvíce vpravo na krajnici, na dálnici v odstavném pruhu a měl by nechat rozsvícená světla včetně mlhových, zapnout výstražné světelné zařízení a umístit v předepsané vzdálenosti výstražný trojúhelník.

Dana Čírtková