

CHODEC PŘI PŘECHÁZENÍ KOMUNIKACE

Ing. Petra Pydychová¹

Anotace: Počet dopravních nehod s účastí chodce je stále častěji vyslovovanou otázkou na kterou hledá řešení. Přitom by stačilo jen dodržování základních pravidel silničního provozu a trochu ohleduplnosti a ukázněnosti.

Abstract: The number of car accidents with the involvement of pedestrians is still more often asked question and it is looked for its solution. Nevertheless it would be enough to keep basic traffic operation rules and to show little bit of respect and discipline.

1. ÚVOD

O tragických dopravních nehodách se denně dovídáme ze sdělovacích prostředků, následky těchto nehod jsou alarmující.

2. NEHODY S ÚČASTÍ CHODCE V ČESKÉ REPUBLICCE

Podle nejnovějších policejních statistik se v roce 2005 v České republice stalo 846 dopravních nehod zaviněných řidiči motorových vozidle z důvodu nedání přednosti chodci přecházejícímu na vyznačeném přechodu. Z toho 21 chodců bylo usmrceno, 192 bylo zraněno těžce, 651 lehce a 23 nezraněno. V této smutné statistice jasně vede hl. m. Praha, kde na přechodech zemřelo 9 osob. Ale na druhé straně nesmíme dávat vinu pouze řidičům, protože z hlediska dopravních nehod (DN) nejsou chodci žádní „svatoušci“. V roce 2005 chodci zavinili v České republice 1639 nehod (údaj uvádí všechny nehody nejen na vyznačených přechodech pro chodce). Následující tabulky nehody chodců rozdělují podle kategorie chodce a také stavu chodce v době nehody.

Tabulka 1: Nedání přednosti chodci na přechodu

Počet nehod							Následky u chodce						
Rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Rok	2000	2001	2002	2003	2004	2005
Česká republika	496	938	893	758	869	846	US	7	30	32	19	20	21
							TZ	131	210	234	183	210	192
							LZ	374	736	658	592	677	651
							NZ	8	15	16	14	17	23

¹ Ing. Petra Pydychová, Univerzita Pardubice, Dopravní fakulta Jana Pernera, Katedra technologie a řízení dopravy, Studentská 95, 532 10 Pardubice, E-mail: p.pydychova@centrum.cz

Tabulka 2: Nehody zaviněné chodci v České republice

Dopravní nehody zaviněné chodci v ČR		Zavinění podle kategorie chodce		Zavinění podle stavu chodce	
Počet nehod	1639	Muž	659	Nezjištěno	218
Počet s USM	50	Žena	355	Dobrá	654
Počet s TZ	275	Dítě (do 15 let)	576	Nepozornost, roztržitost	557
Počet s LZ	1198	Skupina dětí	3	Pod vlivem léku, narkotik	3
Počet s HMS	116	Jiná skupina	46	Pod vlivem alkoholu	165
Usmrceno	55			Fyzická indispozice	10
Těžce	280			Pokus o sebevraždu	5
Lehce	1289			Invalida	4
Škoda	15047			Jiný neuvedený stav	23
	9				

Nejtragičtější příčinou nehod chodců v roce 2005 bylo neopatrné nebo náhlé vstoupení do vozovky z chodníku nebo krajnice, vběhnutí pod vlak, přebíhání dálnice nebo čtyřpruhové komunikace, atd. Ze statistik vychází, že každý desátý chodec – viník dopravní nehody byl pod vlivem alkoholu.

Tab. 3 rozebírá počet nehod, následky a situaci na místě DN v Praze v roce 2005 při nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu pro chodce.

Tabulka 3: Nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu v Praze pro rok 2005

Hlavní příčina nehody:	Nedání přednosti chodci na vyznačeném přechodu	206
Následky:	Lehké zranění	160
	Těžké zranění	48
	Usmrceno	8
	Nezraněno	6
Situace v místě nehody:	Přecházení po vyznačeném přechodu	178
	vstup do vozovky na sig. "VOLNO"	30

2.1. Brzdná dráha vozidla

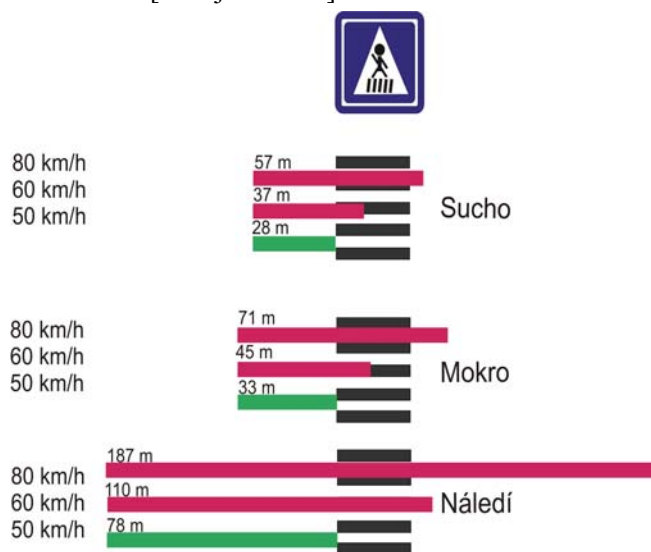
Většina řidičů tvrdí, že má rychlé reflexy a proto může jezdit rychleji – nicméně dopravním nehodám můžeme čelit předvídaností, ne již tolik reakcí.

Dráha pro zastavení vozidla je tvořena dvěma faktory – reakční dráhou a vlastní brzdou dráhou. Reakční dráha je dráha, kterou řidič ujede od okamžiku, kdy rozpozná kritickou situaci, zpracuje ji a začne brzdit. To trvá asi jednu vteřinu. V tomto čase se však vozidlo dále pohybuje s nezměněnou rychlostí. Při 50 km/h je

reakční dráha 14 m dlouhá. Teprve potom jsou zapojeny brzdy. Brzdná dráha závisí na dané rychlosti, ale i četných vnějších podmínkách.

Obrázek 1: Vliv povrchu vozovky a rychlosti na brzdou dráhu [Zdroj: MDČR]

Rychlost vozu	Reakční dráha	Brzdná dráha	Dráha zastavení
Suchá silnice			
50 km/h	14 m	14 m	28 m
60 km/h	17 m	20 m	37 m
80 km/h	22 m	35 m	57 m
Mokrá silnice			
50 km/h	14 m	19 m	33 m
60 km/h	17 m	28 m	45 m
80 km/h	22 m	49 m	71 m
Náledí			
50 km/h	14 m	64 m	78 m
60 km/h	17 m	93 m	110 m
80 km/h	22 m	165 m	187 m



Např. reakce pilota stíhacího letadla je 0,4 sekundy lepší než reakce průměrného řidiče.

Rychlost	Reakční doba		
	0,6 sek	1,0 sek	1,5 sek.
Ujetá dráha			
10 km/h	2 m	3 m	4 m
50 km/h	8 m	14 m	21 m
60 km/h	10 m	17 m	25 m
90 km/h	15 m	25 m	38 m

2.2. Práva a povinnosti řidiče a chodce při pohybu na komunikaci

Zákon 361/2000 Sb. §5 odst. 1 písm. h) 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. Řidiči mohou snížit počet nehod dodržováním §27 odst. 1 písm. c) (řidič nesmí zastavit a stát na přechodu pro chodce a ve vzdálenosti kratší než 5 m před ním.), za parkujícím autem je chodec špatně viditelný a zbytečně dochází k nehodám.

Také chodec má své povinnosti stanovené tímto zákonem, a to v §54 odst. 3 - Jakmile vstoupí chodec na přechod pro chodce nebo na vozovku, nesmí se tam bezdůvodně zastavovat nebo zdržovat. Nevidomý chodec signalizuje úmysl přejít vozovku mávnutím bílou slepeckou holí ve směru přecházení. Chodec nesmí vstupovat na přechod pro chodce nebo na vozovku, přijíždějí-li vozidla s právem přednostní jízdy; nachází-li se na přechodu pro chodce nebo na vozovce, musí neprodleně uvolnit prostor pro projetí těchto vozidel. Chodec nesmí vstupovat na přechod pro chodce nebo na vozovku bezprostředně před blížícím se vozidlem. Chodec musí dát přednost tramvaji.

3. SITUACE NA PŘECHODECH PRO CHODCE VE VELKÉ BRITÁNII

Chodci **nemají** ve Velké Británii před automobilisty na přechodech přednost, s výjimkou speciálních přechodů pro chodce, vyznačených výrazně nejen pruhovanou „zebrou“ přes vozovku, ale na obou chodnicích také blikajícími žlutými lampami (tzv. Belisha beacons). Ve většině případů jsou však přechody pro chodce opatřeny semaforey. Ty jsou řešeny tak, že **nikdy** neodbočuje automobil do davu chodců na přechodu, jimž „má dát přednost“. Dopravních semaforů je v britských městech možná až příliš. Čtyř nebo vícefázové semaforey na hlavních křižovatkách vedou k dlouhému čekání a zpomalují provoz – což, mám dojem, že je součástí záměrné, složité politiky komunálních úřadů, které se snaží automobilistům co nejvíce znepríjemnit vjezd do měst a nutí je tak, aby svá auta nechali doma a využívali městskou hromadnou dopravu. Před přechodem pro chodce i za ním je vozovka při svém kraji na vzdálenost cca 10 m označena šikmými pruhy, na nichž se nesmí parkovat, aby byl z obou stran na přechod řádný výhled. Bílé značení je často obnovováno, a je tedy jasně viditelné.

4. MOŽNOSTI PŘECHÁZENÍ CHODCŮ V ČESKÉ REPUBLICCE

Chodec při přecházení komunikace se řídí stejně tak jako ostatní účastníci silničního provozu zákonem. Pro zvýšení bezpečnosti chodců se používají různé úpravy přechodů pro chodce:

1. Nesignalizovaný přechod pro chodce v úseku.

- Značený vodorovnou dopravní značkou V7 a svislou dopravní značku IP6 „Přechod pro chodce“, případně doplněn výstražnou DZ A11 „Pozor, přechod pro chodce“.
- Pro zvýšení bezpečnosti je dáno DZ do reflexního rámu nebo ve světelném provedení.
- Dělený přechod pro chodce s vyčkávacím místech mezi jízdními pruhy (např. tramvajovou tratí a vozovkou).

- Vyčkávací prostor vyznačený pouze vodorovným DZ.
 - Vyčkávací prostor ohraničen betonovými bloky a DZ (výhody – zvýšení bezpečnosti pro chodce, zúžení jízdního pruhu pro řidiči – snaha zpomalit; nevýhody – přes betonový blok nejde vidět dítě, možnost dopravní nehody s pevnou překážkou).
- Přímé osvětlení přechodu.
 - Rozsvícení výstražného značení pro vozidla upozorňující řidiče na přechod pro chodce.
2. Signalizovaný přechod pro chodce v úseku
- Zastavení vozidel signálem stůj a bezpečné přejití komunikace na signál zeleného chodce (vozidla mají trvalou zelenou, po zmáčknutí chodeckého tlačítka vozidla stojí).
 - Signalizovaný přechod pro vozidla je ve stavu blikající žluté, chodci mají červenou. Vedle návěstidla pro chodce je umístěn světelný nápis „Použijte tlačítko“, po zmáčknutí chodeckého tlačítka se signalizace dostává na normálního režimu a chodec dostává zelenou.
3. Přechod pro chodce v křižovatce
- V rámci křižovatky jsou přechody pro chodce značeny vodorovnou dopravní značkou V7 „Přechod pro chodce“, svislou dopravní značkou se značí pro zvýšení bezpečnosti na místech zvláštního zřetele (platí zde ustanovení Zákona č. 361/2000 Sb. §5 odstavec 1 písm. h)
4. Signalizovaný přechod pro chodce v rámci signalizované křižovatky
- V rámci signalizované křižovatky je signalizován i přechod pro chodce vlastní signální skupinou. Chodecká signální skupina dostává volno ve společné fázi s nekolizními směry, kdy má chodec podle zákona 361/2000 Sb. přednost před odbočujícími vozidly na tuto komunikaci nebo dostává volno v samostatné fázi.
5. Nadchod nebo podchod
- Nejbezpečnější místo pro přecházení komunikace je mimoúrovňové křížení komunikace

5. ZÁVĚR

Na závěr je možné říci jen jedno, a to, že každý kdo se pohybuje na pozemní komunikaci je účastníkem provozu a platí pro něj §4 Zákona č. 361/2000 Sb., při účasti na provozu na pozemní komunikaci je každý povinen chovat se **ohleduplně a ukázněně**Pokud nebude toto základní pravidlo dodržováno nebudou nikdy navrhované prvky pro bezpečnost silničního provozu dostatečné.

POUŽITÁ LITERATURA:

[1] Zákon č. 361/2000 Sb. o provozu na pozemních komunikacích

[2] www.mdcz.cz

[3] Statistika Policie ČR

Recenzent: doc. Ing. Václav Cempírek, Ph.D.

Univerzita Pardubice, DFJP, Katedra technologie a řízení dopravy