

Podle průzkumu se v Česku každý osmý spolujezdec na zadním sedadle automobilu nepoutá bezpečnostním pásem

26.8.2024 - Lukáš Kadula | Centrum dopravního výzkumu

Bezpečnostní pásy jsou klíčovým prvkem pro ochranu posádky v automobilech. Přesto, že je jejich používání povinné, stále existují situace, které řidiči i pasažéři ignorují. V Česku se podle posledních dat Centra dopravního výzkumu nepoutá 4,0 % řidičů, 5,4 % spolujezdců vpředu a 12,2 % spolujezdců vzadu.

Cestující nepřipoutané bezpečnostním pásem se v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v Česku každoročně významně podílí jak na množství všech usmrcených, tak zraněných osob. Jen v loňském roce bylo usmrceno 72 nepřipoutaných osob, dalších 132 jich bylo těžce zraněno, přitom použití bezpečnostních pásů násobně zvyšuje šanci na přežití.

Centrum dopravního výzkumu sbírá a analyzuje tzv. nepřímé ukazatele bezpečnosti silničního provozu, které jsou důležitými vstupy např. pro Strategii BESIP 2021–2030. Jedním z těchto ukazatelů je také používání bezpečnostních pásů. Dle posledních dostupných informací z loňského roku bylo identifikováno 4,0 % řidičů, 5,4 % spolujezdců vpředu a 12,2 % spolujezdců vzadu, kteří nebyli připoutáni bezpečnostním pásem. Zatímco u cestujících vpředu došlo meziročně ke zlepšení situace (nižší podíly), u spolujezdců vzadu se situace zhoršila. Vývoj podílu nepřipoutaných osob v členění na tři kategorie v jednotlivých letech je zřejmý z následující tabulky.

Bezpečnostní pásy jsou součástí povinné výbavy vozidel, jejich nepoužití je přestupek, za který jsou řidiči uděleny 3 body a bloková pokuta 1 500–2 000 Kč nebo sankce ve správním řízení 2 000–5 000 Kč. „Na místech dopravních nehod se často setkáváme s případy, kdy řidiči obcházejí signalizační zařízení nezapnutých bezpečnostních pásů různými způsoby – například zapnutím pásu za sedadlem nebo zacvaknutím bezpečnostního pásu spolujezdce do západky pro řidiče. Byly také zaznamenány případy, kdy si lidé byli vědomi nesprávné funkčnosti bezpečnostního pásu a snažili se tyto nedostatky různými způsoby eliminovat. Použití pásu bylo pro některé řidiče nepohodlné, a tak se jej pokusili upravit různými metodami. V mnoha případech šlo o „domácí zlepšováky“, ale některé z těchto výrobků lze bohužel i zakoupit,“ uvádí praktické zkušenosti Kateřina Bucsuházy z oblasti Hlubkové analýzy dopravních nehod Centra dopravního výzkumu.

V roce 1959 se u modelů jedné švédské automobilky poprvé objevily bezpečnostní pásy jako povinná výbava. V Československu se povinnost používat bezpečnostní pásy na předních sedadlech při jízdě mimo obec zavedla v roce 1967. Cílem bylo výrazně snížit počet smrtelných nehod. V průběhu času se vývoj bezpečnostních pásů výrazně posunul kupředu, a přestože dokáží zmírnit následky nehod a mnohdy i zachránit lidské životy, je jejich (ne)používání stále aktuálním tématem, jak potvrzují současné statistiky.

„V současné dekádě (pozn. od ledna 2021 do července 2024) bylo na českých silnicích v automobilech usmrceno 261 osob, které nebyly připoutány bezpečnostním pásem, dalších 428 osob bylo zraněno těžce a 2 496 lehce. Socioekonomické ztráty z těchto dopravních nehod přesáhly 40 miliard Kč,“ říká Lukáš Kadula z oblasti Hodnocení dopadů dopravy, strategií a vzdělávání Centra dopravního výzkumu a dodává: „Podíl nepřipoutaných osob na všech usmrcených osobách v automobilech tak v uvedeném období činil 29 %. V případě těžce zraněných 18 %, u lehkých zranění

pak 5 %. Ženy jsou z hlediska používání bezpečnostních pásů zodpovědnější. Z dat vyplývá, že nebylo připoutáno 30 % usmrčených mužů a 24 % usmrčených žen. V případě těžce zraněných osob nebylo připoutáno 21 % mužů a 12 % žen, u lehce zraněných osob nebylo připoutáno 7 % mužů a 3 % žen.“

Fyzikální zákony fungují vždy a všude – v případě nárazu nebo prudkého sešlápnutí brzdového pedálu se vozidlo zastaví, ale nepřipoutaní pasažéři ve vozidlech se budou pohybovat dále dokud nezastaví o palubní desku, čelní sklo nebo chodník. Při prudkém zastavení z rychlosti 50 km/h se hmotnost člověka může zvýšit až šedesátkrát. To znamená, že osoba vážící 90 kg by najednou vážila až 5 400 kg, 50 kg osoba by pak dosáhla až 3 000 kg. Představa, že by se v takové situaci nepřipoutaný pasažér udržel na místě, je zcela nereálná. Nepřipoutaný spolucestující vzadu navíc ohrožuje i řidiče a spolujezdce vpředu, které v krajním případě může při nárazu smrtelně zranit.

Bezpečnostní pásy jsou jedním ze sledovaných klíčových ukazatelů Strategie BESIP 2021–2030, jejímž hlavním cílem je snížit počet obětí a těžkých zranění v důsledku dopravních nehod na polovinu (pozn. v roce 2030 o 50 % méně vůči výchozímu stavu, který je průměrem let 2017–2019). V období od ledna 2021 do července 2024 bylo oproti stanovenému předpokladu usmrceno o 4,4 % více osob, o 12,6 % méně osob bylo těžce zraněno. V detailu jednotlivých krajů lze relativně pozitivně v tomto ohledu hodnotit situaci fatálních následků nepřipoutaných osob v Moravskoslezském kraji (7 usmrčených osob), naopak nepříznivě vyznívá bilance ve Středočeském kraji (53 usmrčených osob) – viz následující tabulky.

Nejen řidiči, ale i spolujezdci by si měli uvědomit, že bezpečnostní pás je stále nejúčinnějším nástrojem pasivní bezpečnosti. Jeho používání hraje klíčovou roli při snižování počtu úmrtí a těžkých zranění při dopravních nehodách na silnicích. Pamatujme na jejich použití nejen pro splnění legislativních požadavků, ale především s ohledem na minimalizaci rizika zranění při dopravních nehodách. Správné zapnutí bezpečnostních pásů trvá pouhé 2 sekundy, které mohou rozhodnout o vašem životě.

Ing. Lukáš Kadula

+420 778 888 359, e-mail: lukas.kadula@cdv.cz

Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Líšeňská 33a, 636 00 Brno

<https://www.cdv.cz/tisk/podle-pruzkumu-se-v-cesku-kazdy-osmy-spolujezdec-na-zadnim-sedadle-auto-mobilu-nepouta-bezpecnostnim-pasem>