# Evropská rada pro bezpečnost v dopravě (ETSC) uvádí způsoby, jak snižovat úmrtí při haváriích

Publikováno: 18. 10. 2017
CDV

---

Zpráva odhaluje, že při haváriích zemřelo v roce 2015 téměř 7 300 účastníků silničního provozu.

K více než 60 % těchto úmrtí dochází na pozemních komunikacích v extravilánu. Rozvržení pozemní komunikace a rychlostní limity, které důsledně odpovídají funkci dané pozemní komunikace, jsou dle studie dva nejvýznamnější faktory, které pomáhají snižovat počty úmrtí v několika evropských státech. Holandsko, jehož počty usmrcených při haváriích se pohybují pod průměrem, nyní podstupuje kroky k dalšímu zlepšení svých výsledků v této oblasti. Zejména se bude soustředit na odstraňování pevných překážek z okolí pozemních komunikací a povýšení dvouhvězdičkových pozemních komunikací na tříhvězdičkové (dle mezinárodního bezpečnostního standardu EuroRAP). Dánsko má pro pozemní komunikace v extravilánu rovněž vysoké standardy, mimo jiné mají stanovený nižší rychlostní limit (80 km/h) než je obvyklé v jiných evropských státech (90 nebo 100 km/h).

Jedním ze závěrů této zprávy je, že mladí řidiči jsou vystaveni většímu riziku účasti na havárii oproti ostatním skupinám řidičů. Toto riziko je pro skupinu 18-24 let dvakrát vyšší než pro skupinu 25-49 let.

Hloubková studie z roku 2011 z Holandska odhalila skutečnost, že havárie jsou nejčastěji spojeny s nevěnováním se řízení (31 %). Dalšími příčinami byly nepřiměřená rychlost (27 %), užívání alkoholu (19 %) a únava (17 %). Mladí řidiči jsou zřejmě účastníky havárie při nevěnování se řízení, kdy volí neadekvátní postup při objíždění překážky, nebo když nesprávně vyhodnotí dopravní situaci.

Zpráva uvádí doporučení pro členské státy Evropské unie a i pro samotnou Evropskou unii. ETSC zejména po Evropské unii požaduje, aby zrevidovala minimální bezpečnostní standardy pro nová vozidla. Doporučuje povinné zavedení inteligentního omezovače rychlosti (ISA), autonomního nouzového brzdění (AEB) a pokročilých upomínačů k použití bezpečnostních pásů na všech sedadlech ve vozidle.

Vlády členských států jsou pobízeny k:

- Odstranění všech pevných překážek z okolí pozemních komunikací, případně k výstavbě ochranných zařízení tam, kde překážky nemohou být odstraněny. To se týká zejména pozemních komunikací vyšších kategorií (dálnice, silnice I. třídy).
- Provádění hloubkové analýzy na reprezentativním vzorku dopravních nehod, které vedly k těžkému zranění nebo úmrtí, za účelem nalezení možných bezpečnostních zlepšení na pozemních komunikacích.
- Zavedení specifického režimu pro začínající řidiče, aby bylo eliminováno riziko spojené s touto kategorií.
- Zlepšit systém vynucování práva silničního provozu, zejména zajistit dodržování rychlostních limitů v extravilánech a na dálnicích, používání bezpečnostních pásů a ochranných přileb a eliminovat řízení pod vlivem alkoholu a nevěnování se řízení.
- V místech častých nehod motocyklistů nainstalovat záchytná zařízení vhodná k eliminaci následků nehod motocyklistů – tzv. motosvodidla, která nezpůsobí těmto účastníkům fatální následky.

Celý report je dostupný ke stažení na webu ETSC. Zpráva je přeložena z:
http://etsc.eu/etsc-outlines-ways-of-reducing-deaths-in-single-motor-vehicle-collisions/

**Komentář Centra dopravního výzkumu, v. v. i.**

Havárie jsou problémem i na českých silnicích. Ze statistik vyplývá, že tvoří přibližně 29 % všech nehod, ale dochází při nich k téměř 40 % všech usmrcení. Typickým scénářem havárie je sjetí z vozovky, často ve směrovém oblouku. Na jedno z možných řešení tohoto problému se zaměřil projekt SAMO, řešený Centrem dopravního výzkumu, v. v. i. (více viz http://samo.cdvinfo.cz/). Byla vytvořena metodika, neboli „návod“ k praktickému hodnocení a následnému zvyšování bezpečnosti ve směrových obloucích, s využitím údajů o nehodách a rychlosti a z ní odvozené optimalizace pomocí dopravního značení nebo změn směrového vedení. Podle zahraničních zkušeností by měla navržená opatření snížit počet havárií o 10 až 25 %.

Z vyhodnocení plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu za rok 2016 vyplynulo, že srážky s pevnou překážkou jsou stále problémem i na pozemních komunikacích vyšší kategorie. Na dálnicích se tento typ srážky podílí na celkových závažných následcích ze 17 % (ačkoliv ve více jak polovině případů se jedná o srážku se svodidlem), na silnicích I. třídy se jedná o 16 %. Na silnicích nižších kategorií v extravilánu tento podíl rapidně narůstá a srážka s pevnou překážkou se stává dominantní příčinou závažných následků. Na silnicích II. třídy v extravilánu se jedná o 26 % a na silnicích III. třídy v extravilánu dokonce  o 51 %. Vzhledem k fatálním následkům, které jsou s tímto typem srážek spojeny, je třeba důsledně dbát na odstraňování všech pevných překážek, mimo jiné i na odstraňování reklamních zařízení v ochranných pásmech pozemních komunikací, která jsou umístěna v rozporu s účinnou legislativou.