Nové bezpečnostní standardy vozidel mohou během 15 let zabránit 25 000 úmrtím v EU

Publikováno: 17. 5. 2018
CDV

Evropská komise poprvé (mimo snížení usmrcených osob) **navrhla také snížení těžkých zranění**. Uvedený balíček opatření pro nová vozidla může každoročně zabránit více než 2 000 usmrcením do roku 2032, tzn. deset let po vstupu opatření v platnost. Antonio Avenoso, výkonný ředitel ETSC, uvedl: *„Zavedení uvedených opatření by mohlo představovat **největší pokrok v oblasti bezpečnosti silničního provozu v Evropě od zavedení bezpečnostního pásu**. V důsledku dopravních nehod je v Evropě usmrceno mnoho mladých lidí, takže tyto opatření musí být zavedeny velmi brzy. Samotné oznámení samo o sobě nic nezmění, je naprosto nezbytné, aby členské státy EU a Evropský parlament podpořily tyto plány a nepodlehly tlaku výrobců automobilů, kteří se snaží části návrhu negovat.“*

Opatření jsou součástí tzv. třetího balíčku pro mobilitu, který obsahuje nové standardy pro bezpečnější vozidla, aktualizovaná pravidla pro bezpečnou silniční infrastrukturu a strategii pro autonomní způsob přepravy.

Podle analýzy, kterou pro Evropskou komisi provedla britská Transport Research Laboratory mohou navržená bezpečnostní opatření mezi lety 2022 a 2037 zabránit 24 794 úmrtím v důsledku dopravních nehod. V roce 2017 bylo na silnicích v EU usmrceno 25 300 osob, v posledních 4 letech však tento počet v podstatě stagnuje.

*Zpráva **ETSC** k dispozici zde:*
https://etsc.eu/new-eu-vehicle-safety-standards-could-prevent-25000-deaths-within-15-years/

Komentář Centra dopravního výzkumu, v. v. i.

Doposud byl v rámci EU sledován a porovnáván primárně počet usmrcených osob v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích. V České republice sledujeme v rámci Národní strategie bezpečnosti silničního provozu v oblasti strategických cílů navíc také těžce zraněné osoby. Na rozdíl od usmrcených osob, u kterých se v uplynulých 4 letech nepovedlo vytýčené předpoklady splnit, se v oblasti těžce zraněných (vyjma roku 2016) daří předpoklady plnit (*pozn. v případě těžce zraněných osob je predikce mírnější: v roce 2020 počet těžce zraněných na 60 % roku 2009, v případě usmrcených pak 40 %*). Detaily z oblasti vývoje usmrcených a těžce zraněných osob v České republice jsou obsahem níže uvedené tabulky. Pro sledování těžkých zranění a jejich relevantní srovnání v rámci EU je nutné sladit jejich definice.

Pokud by byla navržená opatření přijata v plné šíři, skutečně by se mohlo jednat o „revoluci“ srovnatelnou se **zavedením bezpečnostních pásů**. **V této souvislosti je však nutné zmínit jejich nepoužívání v rámci České republiky**. V roce 2017 nebylo připoutáno bezpečnostním pásem v osobních vozidlech 73 usmrcených a 125 těžce zraněných osob! Podíl „nepřipoutaných“ řidičů a spolujezdců v případě usmrcených osob tak činil 28 % v případě usmrcených osob a 14 % v případě těžce zraněných osob. Meziročně bylo evidováno o 14 „nepřipoutaných“ usmrcených více a 12 méně těžce zraněných. V případě nákladních vozidel nebylo v roce 2017 připoutáno bezpečnostním pásem 11 usmrcených a 13 těžce zraněných osob. Podíl „nepřipoutaných“ řidičů a spolujezdců nákladních automobilů v případě usmrcených osob činil 39 % v případě usmrcených osob a 16 % v případě těžce zraněných osob. Meziročně došlo v případech „nepřipoutaných“ usmrcených ke stagnaci, v případě těžce zraněných byl zaznamenán pokles o 11 osob.

Navržená opatření:

- pokročilé **nouzové brzdění** (osobní vozidla)

- snadná instalace **alkoholových zámků** (osobní vozidla, dodávky, nákladní vozidla, autobusy)
- detekce **rozpoznání únavy** (osobní vozidla, dodávky, nákladní vozidla, autobusy)
- rozpoznávání / prevence (osobní vozidla, dodávky, nákladní vozidla, autobusy)
- datový **záznam o nehodách** (osobní vozidla a dodávky)
- signál nouzového zastavení (osobní vozidla, dodávky, nákladní vozidla, autobusy)
- **zlepšené bezpečnostní pásy** – zkouška nárazu čelní ochrany cestujících v celé šířce (osobní vozidla, dodávky)
- **bezpečnostní sklo - rozšíření zóny v případě nárazu hlavy chodce nebo cyklisty** (osobní vozidla, dodávky)
- inteligentní **přizpůsobení rychlosti** (osobní vozidla, dodávky, autobusy)
- asistence při **řízení v jízdních pruzích** (osobní vozidla, dodávky)
- ochrana před bočním nárazem (osobní vozidla, dodávky)
- reverzní kamera nebo detekční systém (osobní vozidla, dodávky, nákladní vozidla, autobusy)
- systém **sledování tlaku v pneumatikách** (dodávky, autobusy)
- zjišťování a varování před zranitelnými účastníky silničního provozu v přední a boční části vozidla (nákladní vozidla, autobusy)
- **zlepšení přímého výhledu z pozice řidiče** na zranitelné účastníky silničního provozu (nákladní vozidla, autobusy)

Vzhledem k aktuálnímu vývoji se vytýčený cíl snížení usmrcených na silnicích v EU v roce 2020 na 50 % roku 2010 zcela nepochybně nepodaří splnit. Povinné zavedení současných znalostí do praxe, resp. příplatkových prvků výbav do standardních výbav nově vyráběných automobilů nepochybně přispěje ke snížení fatálních následků dopravních nehod v EU.

Je třeba si uvědomit, že předložené návrhy jsou poplatné roku 2018 a současným znalostem a praktickým zkušenostem. Vzhledem k rychlosti inovací v oblasti informačních technologií lze předpokládat v následující dekádě zavádění dalších prvků zvyšující bezpečnost silničního provozu s cílem eliminovat počet usmrcených a těžce zraněných osob v důsledku dopravních nehod na pozemních komunikacích v EU.