Povinný systém podporující dodržování rychlostních limitů (ISA) ve vozidle

Publikováno: 30. 9. 2020
CDV

Tisková zpráva

28. září 2020, Brusel, tisková zpráva Evropské rady bezpečnosti dopravy (ETSC)

ETSC a koalice organizací zaslaly členským státům EU znepokojení ohledně návrhů technických specifikací pro inteligentní přizpůsobení rychlosti (ISA), povinnou novou bezpečnostní technologii pro nová vozidla, která má být zavedena od roku 2022.

Nepřiměřená rychlost je stále jedním z největších zabijáků na našich silnicích, jak potvrzují nejnovější údaje z Německa. Přibližně třetina smrtelných nehod zahrnuje nejméně jednoho účastníka jedoucího nepřiměřenou rychlostí, přičemž obzvláště náchylní jsou cyklisté a chodci.

Inteligentní přizpůsobení rychlosti (ISA) je klíčová technologie, která pomáhá řidičům vyhnout se nepřiměřené rychlosti, a pokud bude správně použita, může v konečném důsledku snížit počet úmrtí na silnicích o 20 %. Navrhovaný dokument by však výrobcům vozidel umožnil použít mnohem méně účinný systém, než jaký předpokládá legislativa přijatá v loňském roce.

Koalice vznáší tři hlavní znepokojení:

- možnost, aby výrobci vozidel instalovali systém, který upozorní řidiče pouze při překročení rychlostního limitu místo toho, aby jim pomohl v něm zůstat prostřednictvím zpětné vazby na plynovém pedálu nebo omezení točivého momentu motoru
- rizika použití systémů, které nejsou dostatečně přesné pro správnou identifikaci rychlostního limitu
- problém systémů, které lze příliš snadno deaktivovat

Koalice žádá členské státy, aby na zasedání odborníků, které se bude konat 8. října, vyvinuli tlak na Komisi, aby zavedla vyšší bezpečnostní standard systému.

Zdroj:
https://etsc.eu/concerns-raised-over-draft-technical-specifications-for-mandatory-intelligent-speed-assistance-isa-systems/

Úplný dopis

To: Member States' Representatives in the Motor Vehicle Working Group (MVWG)
Cc: European Commissioner for Internal Market, European Commissioner for Transport
MEP Roza Thun, MEP Petra De Sutter, MEP Karima Delli
Attachés for Internal Market

Vážený pane, paní,

v loňském roce dala Rada zelenou novému souboru světových minimálních standardů bezpečnosti vozidel pro Evropskou unii, který má vstoupit v platnost od roku 2022.

Píšeme vám, abychom vás upozornili na riziko oslabení těchto standardů v návrhu dokumentu o inteligentním přizpůsobení rychlosti (ISA), který vypracovala Evropská komise jako součást technického provádění nového nařízení. Očekává se, že aktualizovaná verze návrhu dokumentu bude členským státům předložena na příští pracovní skupině pro motorová vozidla dne 8. října, které, jak doufáme, se budete moci zúčastnit.

Nepřiměřená rychlost je stále jedním z největších zabijáků na našich silnicích, jak potvrzují nejnovější údaje z Německa. Přibližně třetina smrtelných nehod zahrnuje nejméně jednoho účastníka jedoucího nepřiměřenou rychlostí, přičemž obzvláště náchylní jsou cyklisté a chodci.

Jak jistě víte, úmrtí na silnicích v Evropě v posledních letech neklesla. Chceme-li zlepšit bezpečnost silničního provozu a dosáhnout nově dohodnutých cílů pro rok 2030, je nezbytné řešení nepřiměřené rychlosti.

Inteligentní přizpůsobení rychlosti (ISA) je klíčová technologie, která pomáhá řidičům vyhnout se nepřiměřené rychlosti, a pokud bude správně použita, může v konečném důsledku snížit počet úmrtí na silnicích o 20 %. Navrhovaný dokument by však výrobcům automobilů umožnil použít mnohem méně účinný systém, než jaký byl předpokládán během přípravných fází právních předpisů, které jste přijali v loňském roce.

Neexistuje žádný důkaz, že je „kaskádové akustické varování“ účinné

Namísto požadavku na použití skutečně účinné technologie ISA, která účinně pomáhá s dodržováním rychlosti prostřednictvím zpětné vazby na samotném akcelerátoru nebo snížením výkonu motoru, navrhuje dokument rovněž povolení „kaskádových akustických varování“.

Neexistuje žádný výzkumný základ pro takový systém, který by zjevně odporoval vlastní agendě Komise „lepší regulace“ a který nebyl zohledněn ani během přípravných fází právních předpisů.

Základním projevem zvukových upozornění na překročení rychlosti je obecně to, že jsou nepříjemné, a proto je pravděpodobné, že budou vypnuty. Výzkum, který prováděl pro ETSC Institut pro dopravní studia na Universitě v Leedsu, zjistil, že zvukové výstrahy jsou nejnepříjemnějším typem ISA. Výzkum ACEA, zastupující výrobce vozidel, zjistil, že u řidičů je 90% pravděpodobnost, že takový systém vypnou. Zpětná vazba ISA by neměla nutit řidiče k vypnutí systému, měla by být dostatečně příjemná, aby řidiče vybízela k používání ISA, jinak by se nejednalo o „účinný“ systém, jak to vyžadují právní předpisy.

Je také zřejmé, že akustický systém bude neúčinný pro ty, kteří jsou nedoslýchaví nebo neslyšící, což se týká zejména starších řidičů.

Jsme přesvědčeni, že by Komise měla povolit systémy ISA pouze tam, kde jsou k dispozici důkazy o účinnosti; „účinnost“ je požadavkem právních předpisů. Účinnost musí také zahrnovat přijetí řidiči, nikoli systém, u kterého je vysoká pravděpodobnost deaktivace kvůli obtěžování. Na základě důkazů jsou nejlepší dostupné možnosti buď „haptická zpětná vazba“, která využívá zesílenou zpětnou vazbu na ovládání akcelerátoru, nebo „funkce řízení rychlosti“, která omezuje výkon motoru. Druhý systém se již dnes nachází na mnoha automobilech na trhu, například u Fordu Focus.

Není možná žádná jednokroková úplná deaktivace systému

Naše druhé znepokojení nad navrhovanou legislativou spočívá v tom, že ačkoliv by byl systém zapnutý na začátku každé cesty, mohl by být po zbytek jízdy zcela deaktivován pouhým přepnutím spínače. Věříme, že systém by měl být dočasně přestavitelný, dokud nebude detekován nový rychlostní limit, aby řidič mohl reagovat na nesprávný rychlostní limit, ale úplná deaktivace po zbytek jízdy by měla být možná pouze tehdy, když je vozidlo v klidu následkem řady akcí. To by dále zajistilo soulad s postupy pro vypnutí ostatních asistenčních systémů řidiče, jako jsou vyspělé systémy nouzového brzdění.

Jsou zapotřebí velmi vysoké standardy přesnosti pro rychlost detekce rychlostních limitů

Naše třetí obava z návrhu legislativy je, že navrhované míry přesnosti pro detekci rychlostních limitů jsou příliš nízké. Vysoká přesnost bude rovněž nezbytná pro přijetí systému řidičem. ETSC doporučuje, aby systém správně interpretoval 99 % explicitních rychlostních značek, spolu s 95 % implicitními rychlostními značkami (například těmi, které označují, že opouštíte městskou oblast) a 95 % podmíněnými rychlostními značkami (jako jsou značky s rychlostními limity pro určité denní doby nebo konkrétní kategorie vozidel).

Žádáme vás, abyste zajistili, že tato znepokojení budou zohledněna během nadcházejících diskusí o návrhu dokumentu, aby tyto právní předpisy mohly být stejně účinné, jak bylo zamýšleno.

S úctou,

Antonio Avenoso, Executive Director, European Transport Safety Council (ETSC)
Anna-Lisa Boni, Secretary General, EUROCITIES
Professor Oliver Carsten, University of Leeds, UK
Jeannot Mersch, President, European Federation of Road Traffic Victims (FEVR)
Stephen Russell, Secretary General, ANEC - The European consumer voice in standardisation
William Todts, Executive Director, Transport & Environment
Karen Vancluysen, Secretary General, POLIS Network - Cities and Regions for Transport Innovation
Geert van Waeg, President, International Federation of Pedestrians
David Ward, President, Towards Zero Foundation
Jill Warren, CEO, European Cyclists Federation (ECF)

Komentář Centra dopravního výzkumu, v. v. i.

Centrum dopravního výzkumu (CDV) je významně zapojeno do mezinárodní vědecko-výzkumné spolupráce a je uznávaným členem mnoha mezinárodních institucí. ***„Jako aktivní člen Evropské rady bezpečnosti dopravy plně podporujeme aktuální aktivitu.*** *Je nutné si uvědomit, že systém podporující dodržování rychlostních limitů je součástí seznamu bezpečnostních opatření, která budou od 6. července 2022 součástí povinné výbavy vozidel (pozn. jedná se o Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/2144).* ***Zavedení uvedených opatření představuje významný pokrok v oblasti bezpečnosti silničního provozu. V Evropě lze v konečném důsledku hovořit o několika tisících zachráněných životů. V rámci České republiky, s ohledem na stáří vozidlového parku a jeho relativně pomalé tempo obměny, můžeme hovořit o vyšších desítkách zachráněných lidských životů,“*** říká Ing. Veronika Valentová, Ph.D., ředitelka Divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií CDV.

„Nepřiměřená rychlost je dlouhodobě nejtragičtější příčinou dopravních nehod. *Jen v období od ledna do srpna letošního roku bylo v důsledku této příčiny usmrceno 125 a těžce zraněno 346 osob; podíl 39 % na usmrcených a 29 % na všech těžce zraněných osobách je alarmující.* ***Bezpečná rychlost je proto jednou z priorit chystané Strategie BESIP 2021-2030 a v příštím roce bude i hlavním tématem preventivních aktivit BESIP,“*** dodává Mgr. Tomáš Neřold, M.A., vedoucí samostatného oddělení BESIP Ministerstva dopravy.

Součástí opatření je:

- Vyspělý systém **nouzového brzdění** (osobní vozidla); systém, který dokáže automaticky detekovat možnou srážku a aktivovat brzdový systém vozidla a zpomalit vozidlo s cílem zabránit srážce nebo ji zmírnit.
- Usnadnění montáže **alkoholového imobilizéru** (osobní vozidla, dodávky, nákladní vozidla, autobusy); standardizované rozhraní, které usnadňuje pozdější montáž alkoholových imobilizérů do motorových vozidel.
- Upozorňování na **ospalost a nedostatek pozornosti** řidiče (osobní vozidla, dodávky, nákladní vozidla, autobusy); systém, který analýzou systémů vozidla posuzuje řidičovu pozornost a v případě potřeby jej upozorňuje.

- Vyspělé upozorňování na **rozptýlenost řidiče** (osobní vozidla, dodávky, nákladní vozidla, autobusy); systém, který je schopen napomáhat řidiči v tom, aby věnoval pozornost dopravní situaci, a upozornit jej, pokud je rozptýlen.
- **Zapisovač údajů o události** (osobní vozidla a dodávky); systém, jehož jediným účelem je zaznamenávat a uchovávat kritické parametry a informace týkající se nárazu krátce před srážkou, v jejím průběhu a bezprostředně po ní.
- Signál **nouzového brždění** (osobní vozidla, dodávky, nákladní vozidla, autobusy); funkce světelné signalizace signalizující ostatním účastníkům silničního provozu za vozidlem, že ve vztahu k převažujícím silničním podmínkám působí na vozidlo velká zpomalovací síla.
- **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 **regulace rychlosti** (osobní vozidla, dodávky, autobusy); systém, který řidiči pomáhá udržovat rychlost odpovídající podmínkám provozu na silnici tím, že mu poskytuje specifickou a náležitou zpětnou vazbu.
- Systém varování při **vybočení z jízdního pruhu** (osobní vozidla, dodávky); systém, který upozorňuje řidiče, že vozidlo vybočuje z jízdního pruhu.
- **Ochrana cestujících v případě bočního nárazu** (osobní vozidla, dodávky).
- **Reverzní kamera nebo detekční systém** (osobní vozidla, dodávky, nákladní vozidla, autobusy).
- Systém **monitorování tlaku v pneumatikách** (dodávky, autobusy); systém, který vyhodnocuje tlak v pneumatikách nebo jeho kolísání a během jízdy předává odpovídající informace uživateli.
- **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).

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. Postupné nasazovaní automatizovaných a autonomních vozidel do provozu za dodržení všech požadavků na bezpečnost jejich uživatelů i dalších účastníků silničního provozu má velký potenciál přispět ke snížení nehodovosti. Autonomní mobilita představuje ve střednědobém horizontu významný trend v dopravě, který bude dál rozvíjen na národní i evropské úrovni, a to s akcentem na zvyšování bezpečnosti provozu a jeho účastníků.

Priority dopravní policie

Plk. Mgr. Bc. Jiří Zlý, MBA, ředitel služby dopravní policie k tématu dodává: ***„Na dodržování rychlostních limitů ve vztahu k bezpečnosti silničního provozu se dopravní policie zaměřuje dnes a denně.*** *V letošním roce jsme se zúčastnili celoevropské dopravně bezpečnostní akce ROADPOL, která se mimo dodržování rychlostních limitů zaměřila také na kontrolu nákladní a autobusové dopravy, používání bezpečnostních pásů a dětských autosedaček, dodržování zákazu požívání alkoholu a jiných návykových látek a nevěnování se řízení.“*

Překračování dovolené rychlosti

Z výstupů sledování nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu (NÚB) za rok 2019 bylo zjištěno v kategorii vozidel do 3,5 t překračování nejvyšší dovolené rychlosti o více než 10 km/h u 12 % vozidel mimo obec, což bylo dvojnásobně více než v obci. V kategorii vozidel nad 3,5 t pak bylo zjištěno překračování nejvyšší dovolené rychlosti o více než 10 km/h u 7 % vozidel mimo obec a u 5 % vozidel v obci. V následujících kartogramech je uvedeno meziroční srovnání překračování nejvyšší dovolené rychlosti o 10 km/h mimo obec a v obci v jednotlivých krajích.

Obrázek 1: Překračování nejvyšší dovolené rychlosti o více než 10 km/h MIMO OBEC s rozdělením na kraje – v roce 2018 a 2019.

Obrázek 2: Překračování nejvyšší dovolené rychlosti o více než 10 km/h V OBCI s rozdělením na kraje – v roce 2018 a 2019.

Nejčastější přestupek řidičů

Ze statistiky bodového systému řidičů v roce 2019 vyplývá, že nejčastějším bodovaným přestupkem řidičů je překročení nejvyšší dovolené rychlosti v obci o méně než 20 km/h (ale více než 5 km/h). Evidováno bylo celkem 122 027 takových přestupků, což v přepočtu představuje 334 přestupků denně. V následující tabulce jsou uvedena všechna bodovaná jednání týkající se překročení nejvyšší dovolené rychlosti, včetně informace o tom, kolik z těchto přestupků (ev. trestných činů) spáchaly řidičky – ženy. Z tabulky je dále patrné, že se zvyšující se překročenou rychlostí klesá mezi bodovanými řidiči podíl žen. Mezi řidiči převládají muži, v roce 2019 jich bylo evidováno přibližně 3 747 628, zatímco žen bylo evidováno 3 087 067 (což představuje 45% podíl).

Bodový systém řidičů – překračování dovolené rychlosti v roce 2019				
Poř.	Jednání	Celkem	Ženy	Podíl žen
1	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o méně než 20 km/h (ale více než 5 km/h)	122 027	29 747	24 %
2	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 20 km/h a více	35 277	6 996	20 %
3	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o méně než 30 km/h (ale více než 10 km/h)	29 690	5 293	18 %
4	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o 30 km/h a více	8 519	1 152	14 %
5	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou v obci o 40 km/h a více	975	119	12 %
6	při řízení vozidla překročí nejvyšší dovolenou rychlost stanovenou zvláštním právním předpisem nebo dopravní značkou mimo obec o 50 km/h a více	514	46	9 %
7	ublížení na zdraví z nedbalosti - v důsledku překročení nejvyšší dovolené rychlosti o 20 km/h a více v obci, o 30 km/h a více mimo obec	1	0	0 %

Detailní analýza k nepřiměřené rychlosti, stejně jako aktuální vývoj následků nehodovosti ve vztahu k plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020, je k dispozici na stránkách iBESIP.cz v sekci Statistiky.

Kompletní seznam komentovaných zahraničních zpráv je k dispozici zde.

Foto: ETSC, Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Policie ČR

[1] Ministerstvo dopravy, 2020. Strategie BESIP 2021-2030
[2] CDV, Tomešová L., 2020. Analýza Nepřiměřená rychlost
[3] CDV, Hloubková analýza dopravních nehod (www.vyzkumnehod.cz)
[4] CDV, Informace o plnění Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020 v roce 2019: Příloha 4. Plnění z pohledu Nepřímých ukazatelů bezpečnosti silničního provozu (https://www.ibesip.cz/Pro-odborniky/Narodni-strategie-BESIP/Plneni-strategie)
[5] CDV, Tecl J., 2020. informace o stavu bodového systému v České republice: Přestupky a trestné činy v roce 2019