Bezpečnější cesty, bezpečnější města: Jak zlepšit bezpečnost silničního provozu ve městech v EU

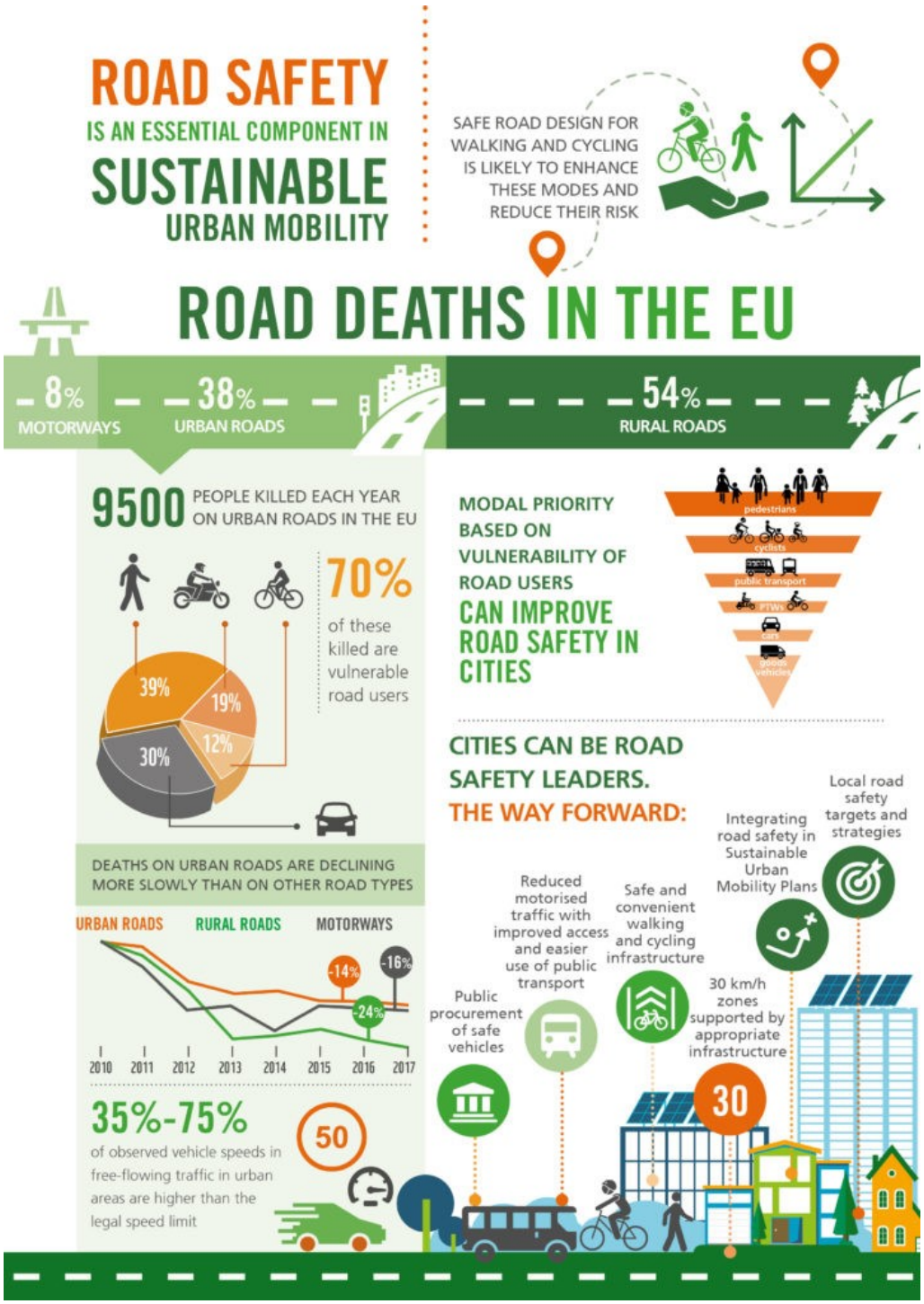
Publikováno: 18. 6. 2019
CDV

10. 06. 2019, European Transport Safety Council

Ve městech a obcích (neboli v intravilánu) **žije více než 70 % obyvatel Evropské unie.** Jedná se proto o místa, kde začíná a končí většina cest.

V centrech měst se zároveň střetávají různé potřeby účastníků provozu. Narůstají nároky na kvalitní infrastrukturu pro pěší a cyklisty, nové formy mobility, snížení znečištění a další. Mezi těmito potřebami není bezpečnost vždy na prvním místě – a počty úmrtí a zranění neklesají stejně rychle jako na ostatních pozemních komunikacích. Navíc **70 % úmrtí při nehodách připadá na zranitelné účastníky (chodce, cyklisty a motocyklisty)**.

CDV CENTRUM DOPRAVNÍHO VÝZKUMU **© Observatoř bezpečnosti silničního provozu, www.czrso.cz**



Řada moderních trendů nabízí řešení – ať už se jedná o **inteligentní omezovače rychlosti (ISA), detekci zranitelných účastníků a automatické nouzové brždění (AEB) nebo prostředky nové mobility (např. sdílená vozidla)**. Zavádění těchto systémů je však postupné a bude pokračovat několik desetiletí.

Klíčové aktivity jsou proto zatím především v oblasti infrastruktury a vymáhání přestupků za rychlou jízdu a jízdu pod vlivem návykových látek. Na tato řešení se zaměřuje aktuální zpráva ETSC PIN Flash 37.

Zdroj: https://etsc.eu/seatbelt-reminders-in-every-seating-position-from-september/

Komentář Centra dopravního výzkumu, v. v. i.

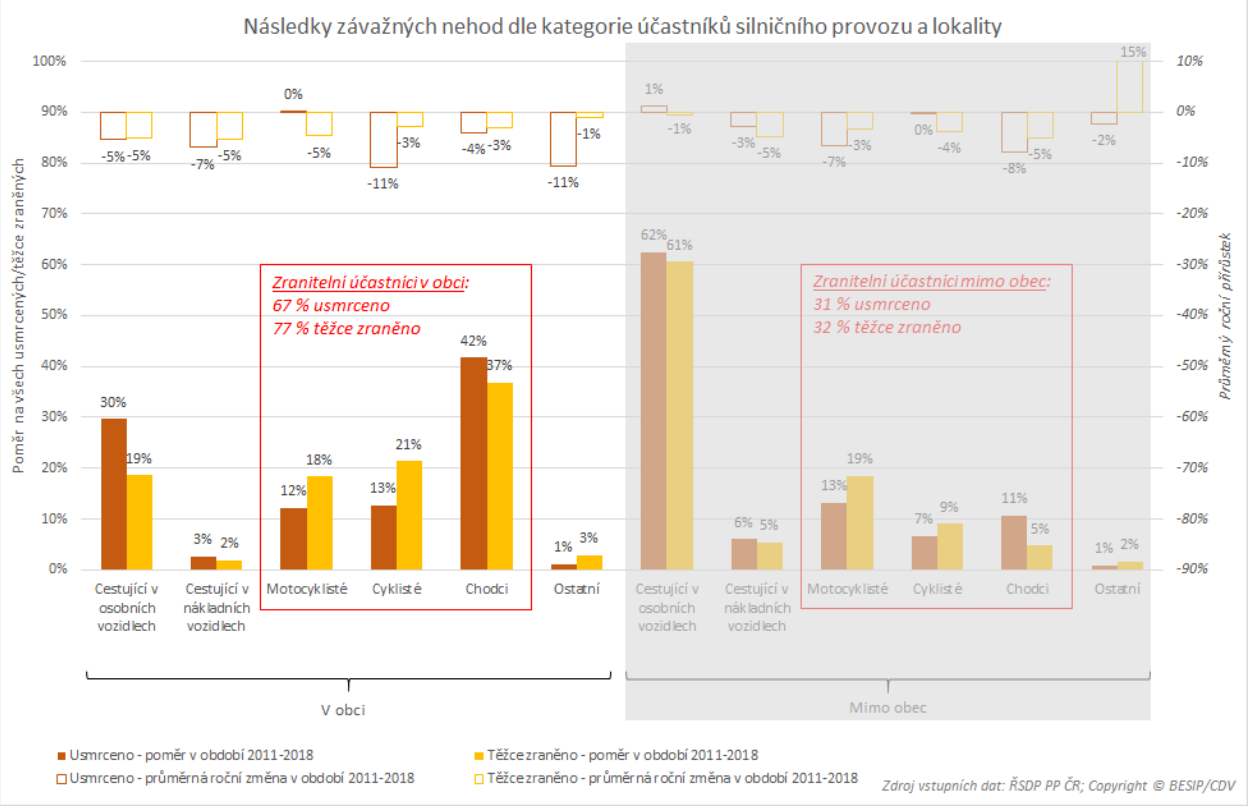
Mezi lety 2010 a 2017 poklesl počet usmrcených při dopravních nehodách v intravilánu v České republice z 291 na 193 - to znamená průměrný roční pokles 5,5 % (ve srovnání s poklesem 3,7% v extravilánu). *„Příčiny lze hledat ve více oblastech: v postupném zavádění zklidňovacích opatření, rekonstrukcích komunikací, výstavbě cyklistické infrastruktury nebo osvětlení přechodů pro chodce. Ke zlepšení přispívá i vymáhání dodržování nejvyšší dovolené rychlosti jízdy - ze sledování Centra dopravního výzkumu, v.v.i. (dále jen CDV) vyplývá, že podíl řidičů překračujících v intravilánu rychlostní limit o více než 10 km/h klesl z 9 % v roce 2014 na 6 % v roce 2018.“* říká Ing. Jiří Ambros, Ph.D. z CDV.



„Dlouhodobou prioritou Ministerstva dopravy jsou a nadále budou zranitelní účastníci silničního provozu (chodci, cyklisté a motocyklisté), kteří se přibližně polovinou podílí na všech usmrcených a těžce zraněných osobách (pozn. v roce 2018: 43% podíl na usmrcených a 57% podíl na těžce zraněných),“ říká Mgr. Tomáš Neřold, M.A., vedoucí SO BESIP MD a dodává: *„O prázdninových měsících přichází zejména pro motocyklisty a cyklisty rizikové období. Bezpečnost* ***motocyklistů*** *a ohleduplné chování řidičů automobilů je pro BESIP jedním z hlavních témat. V rámci kampaně Auto vs. motocykl – spolu nikoliv proti sobě jsme představili 10 nejkrizovějších situací, se kterými se obě skupiny nejčastěji setkávají. Primárně jde o vysvětlení rozdílnosti obou vozidel v silničním provozu a zlepšení vzájemné tolerance obou stran. V případě* ***cyklistů*** *je nutné neustále připomínat základní bezpečnostní prvek – přilbu. Dlouhodobě vysoký podíl cyklistů bez přilby na usmrcených, těžce i lehce zraněných osobách je alarmující!“*

Zranitelní účastníci silničního provozu

„Motocyklisté, cyklisté a chodci, tzn. zranitelní účastníci silničního provozu, se v období 2011-2018 v obcích podíleli na všech usmrcených osobách na pozemních komunikacích v České republice v důsledku dopravních nehod 2/3 podílem, na těžce zraněných pak dokonce 77 %. *Absolutně nejvíce, z pohledu kategorie účastníků silničního provozu, bylo v uvedeném období v obcích usmrceno i těžce zraněno chodců (42, resp. 37% podíl), dlouhodobě se v obcích nedaří snižovat fatální následky motocyklistů.“* říká Ing. Jindřich Frič, Ph.D., ředitel CDV a dodává: *„Mimo obec se tito podíleli necelou třetinou jak na usmrcených (31 %), tak těžce zraněných osobách (32 %).“*



Motocyklisté

U motocyklistů se dlouhodobě nedaří snižovat závažné následky dopravních nehod. Motocyklisté se na všech usmrcených osobách podíleli 12,9 %, na těžce zraněných dokonce 18,5 %! Nepřizpůsobení rychlosti je dlouhodobě hlavní příčina závažných nehod motocyklistů. Důležitá je však ohleduplnost všech účastníků silničního provozu, přestože podíl zavinění těchto nehod je mírně v neprospěch motocyklistů, je klíčové, aby si také řidiči motorových vozidel (zejména kategorií M a N) uvědomili zranitelnost motocyklistů.

U řidičů motocyklů je obecně **nejčetněji zastoupené selhání na úrovni identifikace** (57 %). **Poměrně časté je rovněž selhání na úrovni předvídání** (14 %) a rozhodování (10 %). Nejčetnějšími faktory, které přispívají ke vzniku dopravních nehod motocyklistů, jsou vysoká rychlost a nepřizpůsobení rychlosti jízdy stavu vozovky, nesprávné vyhodnocení situace, riskantní předjíždění, vědomé nerespektování pravidel silničního provozu nebo nezkušenost motocyklisty. [1]

Cyklisté

Důvodů, proč se nedařilo plnit v oblasti cyklistů cíle stanovené NSBSP [4], byla celá řada. Za základní a zcela zásadní je však nutné zmínit **nepoužívání cyklistických přílev**, které se na míře následků podílí významně dlouhodobě. Investice ve výši řádově několika stokorun může v mnoha případech zachránit lidský život. Výzkum prokázal, že 37 % cyklistů mohlo nehody přežít, pokud by použili cyklistickou přílbu! [2]

Druhým, neméně závažným, „nešvarem" je ve spojitosti s cyklisty **alkohol**. Dlouhodobě byl při nehodách zaviněných cyklisty zjištěn alkohol přibližně ve třetině případů. **Elektrokola** na silnicích v České republice zažívají v posledních letech obrovský rozmach. V této souvislosti je nutné apelovat na řidiče těchto dopravních prostředků, aby provozovali výhradně elektrokola určená k provozu na pozemních komunikacích a nezvyšovali výkon/rychlost např. pomocí tuningu elektrokol [5]. Vzhledem ke specifikům/odlišnostem od jízdních kol nevybavených elektropohonem je nutné i zde apelovat na používání cyklistických přílev. [3]

Cyklisté jsou podobně jako např. chodci zranitelnými účastníky provozu. K této skutečnosti přispívá i fakt, že ne vždy je cyklista při střetu vybaven přílbou, případně jinými ochrannými prvky. **U cyklistů nejčastěji dochází k selhání na úrovni identifikace podnětů** (28 %) **nebo celkovému selhání** (24 %) **zejména v důsledku intoxikace alkoholem**, popř. zdravotní indispozice. [1]

Chodci

Chodci se na všech usmrcených, resp. těžce zraněných osobách podíleli více než pětinově! V případě usmrcených 20,6 %, u těžce zraněných byl evidován podíl 21,9 %. V drtivé většině případů chodci nebyli viníci těchto závažných nehod. V obci bylo usmrceno 65 %, těžce zraněno pak dokonce 90 % chodců! Téměř 6 z 10 chodců bylo usmrceno v noci. Zavedení legislativní povinnosti prvků z retroreflexního materiálu mělo mimo obec za snížené viditelnosti pozitivní dopad na závažné nehody.

Chodci nejčastěji, zejména **v důsledku nepozornosti, chybují na úrovni selhání detekce podnětů** (52 %). Časté je rovněž selhání na úrovni jednání (20 %) a celkové selhání (15 %) zejména v důsledku intoxikace alkoholem. [1]

[1] Hloubková analýza dopravních nehod; www.vyzkumnehod.cz

[2] Bíl, M., Dobiáš, M., Andrášik, R., Bílová, M., Hejna, P., 2018. Cycling Fatalities: When A Helmet is Useless and when it Might Save Your Life. Safety Science 105C, 71–76

[3] CDV: Osm z deseti usmrcených cyklistů nemělo přilbu!

[4] Národní strategie bezpečnosti silničního provozu 2011-2020

[5] Společnost Bosch varuje před tuningem elektrokol

***Ing. Lukáš Kadula**, +420 778 888 359, lukas.kadula@cdv.cz*

***Ing. Jiří Ambros, Ph.D.**, +420 724 027 359, jiri.ambros@cdv.cz*

Oblast hodnocení bezpečnosti a strategií
Divize dopravního inženýrství, bezpečnosti a strategií
Centrum dopravního výzkumu, v. v. i., Líšeňská 33a, 636 00 Brno